

**Breuerías de mis
vivencias currantes**



**MEDIO SIGLO
PURO Y DURO
COTIZANDO**





José DE LA PUENTE
PALENQUE ↑
 Nacido en BALMASEDA
 el 29.10.1893

Pedro Ladislao DE
 LA PUENTE

OCHARAN —

Nacido en
 BALMASEDA
 el 01.12.1863

Adelaida Antonia
 PALENQUE
 VIVANCO —
 Nacida en BIAÑEZ
 DE CARRANZA el
 14.01.1858

José Maria ↖ **DE LA PUENTE** ↗ **BARRONDO**
 Nacido en MADRID el 15.04.1942



Dorotea BARRONDO
BENGOA ↓
 Nacida en UBIDEA
 el 06.02.1901



Santos
 BARRONDO
AGUIRRE —
 Nacido en UBIDEA
 el 01.11.1844

Carmen BENGOA
 BELAMENDIA —
 Nacida en
 OCHANDIANO
 el 16.07.1859



José DE LA PUENTE
ARECHAVALA -
Nacido en BALMASEDA
hijo de Fidel y Josefa
Evarista OCHARAN



URQUIJO -
Nacida en GORDEJUELA
Hija de Sebastian y Petronila



Manuel PALENQUE DE LA
TORRE -
Nacido en PAULES DE
CARRANZA



hijo de Melchor y Francisca
Josefa VIVANCO
GUTIERREZ -
Nacida en PRESA DE
CARRANZA
hija de Antonio y Adelaida



Gregorio BARRONDO
CORTAZAR -
Nacido en UBIDEA
Hijo de Julián y Brígida



Idelfonsa AGUIRRE
BEREICUA -
Nacida en UBIDEA Hija de
Eusebio y Maria Paula



Trifon BENGOA
ORTIZ DE MENDIVIL -
Nacido en OCHANDIANO
Hijo de Gabriel y Paula



Mª Francisca BELAMENDIA
LETAMENDIA -
Nacida en BEIZAMA hija de
Juan Ignacio y Maria Micaela

Con nuestro José Manuel
disfrutamos de él
no lo olvidamos.

ocho días antes, de dejamos
mientras lo tuvimos y



Breverias de mis vivencias “currantes”

José María De la Puente Barrondo

Prólogo

Esta descripción de toda una vida laboral, enfocada a relatar ciertas circunstancias reales, donde doy fe con mi presencia, de situaciones innegables y sorprendentes a mi juicio; merece la pena puntualizarlas para conocimiento de mi familia, y porque no de otros “sufribles lectores”, de estos comentarios referidos “a vuela pluma” o lo largo de “toda” mi actividad laboral.

Para no ceñirse todo, relacionado con la laboriosidad, el documento esta intercalado con “algunas pildorillas familiares”, sin pretender ser este el objetivo principal de mi atrevimiento literario, y por supuesto sin acometer en ningún momento, escribir un libro personal y biográfico. Considero no estar capacitado para estos menesteres, reconociendo por lo realizado, tener un gran mérito, los que disponen de ese don, sean de “letras” o de “ciencias”.

La transcripción de estas vivencias vividas, me ha permitido recordar, hurgando en mis “neuronas”, ya caducas por la edad, las situaciones presenciadas; donde muchas veces, he sido un “Robin de los bosques”, discutiendo con todos, no dando mi brazo a torcer, a pesar de tener razón; sin darme cuenta que en esta vida, lo mejor es hacer “política de pasillo”, pasar desapercibido y medrar al máximo -jodido *ingles*-.

Por ultimo quiero dejar, un párrafo especial a mi familia, presagio seáis benevolentes con mis grandes defectos literarios, y espero entendáis que soy un principiante “amateur” en estos menesteres, lo mió no es la “plumilla”, por lo que: Mari, José Manuel, Aránzazu, Marta, Nacho y el mas querido Álvaro, perdonarme los gazapos, que son muchos y disfrutarlo, leerlo con “mimo” y guardarlo como algo propio, besos a todos.

El Barbas”



Primeros recuerdos

Un 15 de abril de 1942, me mostré, a este planeta conocido como “La Tierra”, en una villa maravillosa y acogedora llamada Madrid, en España; como casi todos los peques de aquella época, nací en la maternidad de la calle Serrano; días después, mis padres me llevaron, a su casa en alquiler, del barrio de Chamberí, en la “ca” Eloy Gonzalo número 14, segundo piso interior, donde vivían, pagando un arriendo mensual de 100 Ptas., de las de entonces.

Pasados los años, por parloteos con mi madre, ya viuda, me entere, que cuando mis padres en el año 1931, se casaron (enlace realizado, en el pueblo de mi madre, Ubidea -Vizcaya-), su primer “nidito” de amor en Madrid, fue un piso exterior en alquiler, en la calle Sainz de Baranda, casi esquina a Menéndez Pelayo, pagando un estipendio de 50 Ptas., lógicamente le sermoneaba a mi madre, esta “mudanza” por no entenderla.

Teniendo yo unos trece meses, daba mis primeros pasos, y balbuceaba mis primeras palabras; en plena posguerra española -año 1943-, mi padre se murió -*causa: la escasa alimentación en el periodo de guerra*- , esta situación debió ser muy dura para mi madre, enviudada, al tener que ponerse a trabajar fuera de casa, por “suerte” en la misma empresa, donde mi padre como corrector de textos había “currado”; para que sin conocimientos previos y “adaptándola el puesto”, tratar de salir los dos adelante.

La empresa, donde mi padre se ganaba “los garbanzos” era Espasa Calpe, filial de la “Papelera Española”, situada en la calle Ríos Rosas, donde actualmente esta Telefónica, enfrente de la Escuela de Minas, -*mi criterio, esta y no otra, fue la causa, de cambiar de vivienda en alquiler*-.



En los años treinta, Menéndez Pelayo, estaba muy lejos de Ríos Rosas, y no Eloy Gonzalo, aunque fuesen a vivir a un interior, al doble de "mesada", y dejaran de ver desde el balcón, el Retiro - *cosa inexplicable, para mí, como para cualquiera, hoy en día* -.

Mi madre consiguió, como ya he indicado y quizás mi padre en su momento, un puesto de trabajo, gracias a que uno de los directores de Papelera Española, era del mismo pueblo que mi padre, Balmaseda, los dos eran amigos desde la infancia.

Curiosamente en su día, el padre de su "amigo", le había financiado, a mi padre con 16 años, su primer viaje a América -*uno de los varios que realizo*-; mi progenitor en el barco, cantando "Zarzuelas", recupero el valor del pasaje, pagándose de esta forma, su primer viaje; según me han contado, tenía una excelente voz, siendo a su edad, el solista en el orfeón, de la villa de Balmaseda.

Mi familia por parte de mi "viejo", en su momento me apuntó, que mi padre era "culo de mal asiento", el dinero que obtenía en aquellas tierras, lo invertía chapuceramente en España, le ocasionaba, quedarse sin "monís"; teniendo que volver a América, para emprender una nueva aventura personal.

Como ya he indicado y por comentarios posteriores de la estirpe de mi padre, parece que fue un gran cantante, en España a la gente le gusta cantar, y en el norte en grupo no digamos, aunque él no "cultivo" su voz; por cierto este "don" no lo ha heredado su hijo -*que soy yo*-, ni "harto de vino".

Mi madre viuda, con el único hijo vivo, que tuvieron mis padres -*cinco años antes en 1937, en plena "guerra civil española, no deseada"*, nació una hermana muerta-, para poder ir a trabajar, tenía que dejarme, con alguna vecina del entorno de nuestra casa, -*las guarderías "gratis" de aquellos tiempos*-; a mi mente viene un



recuerdo, de haber estado en un piso de una “casa de corredor” - típicas del barrio Chamberi-, en la calle de Cardenal Cisneros.

Yo era, un “bicho” en todo el amplio sentido de la palabra, no dejaba “títere con cabeza”, tanto en el piso donde estaba, como en los colindantes, sobre todo en él de un compi de travesuras, llamado “Santi” mas o menos de mi edad, al que le sacaba las sabanas de su casa, al pasillo-corredor.

Curiosamente años después, para que veamos, “la vida es un pañuelo”, el padre de Santi, resultaría ser el hermano de mi suegro, en nuestra infancia fuimos los dos, al mismo colegio, los maristas del “barrio”.

Analizado en la distancia, uno se da cuenta de los sacrificios, que tuvo que realizar mi madre, con el escaso y mínimo, sueldo que la daban por su “trabajo”.

Entro en la empresa a una edad avanzada, una vez enviudada, siendo su primer trabajo, después de casada, fuera de casa; como he indicado, nací en el año 1942, lo más llamativo, mi madre tenía entonces 42 años, *-siempre se quito cuatro, cosas de mujeres-*.

“Su nueva actividad”, era elaborar en una “especie de cocina”, los tintes, que en aquellos años, se usaban en los sobres y en las cartas de luto; así como los aglutinantes líquidos *-goma arábica-*, para engomar los citados sobres, y las bolsas de papel; esto la ocasiono, el principio de una enfermedad, por la inhalación de los gases contaminantes.

No obstante dada su inquietud, constancia, y ganas de superación *-en el fondo, lo hacia, para sacarme adelante, en aquel entorno provocador de posguerra, sobre todo, para las personas no*



triunfadoras de la misma- le permitió con el tiempo, salir del puesto, que le habían asignado *-creo "inventado", por el amigo de mi padre, que lógicamente era afín al régimen-*.

Su decisión y constancia la permitió, al darse de baja una compañera, ponerse en una maquina, que hacia los "grandes" sobres y bolsas de papel; dejó la contaminación de "la cocina", el nuevo puesto, la fue deteriorando poco a poco, por el esfuerzo realizado, al trabajar de forma cotidiana, a destajo o "prima", para de esta forma, ganar algo mas de dinero.

Mi madre para sobrevivir, no tuvo más remedio, que en la vivienda alquilada, admitir huéspedes, contra la voluntad de la casera *-curiosamente, está vivía en el piso de enfrente el "exterior", por lo que se veían a través del patio-*. Se enfrento con la propietaria, porque pretendía arrendar, a un precio mayor, a nuestros huéspedes, y ponernos a nosotros, de "patitas en la calle".

Recuerdo una conversación, por el patio de vecindad, entre mi madre y la arrendataria; dirigiéndose a mi madre como "Doña Doro", y mi madre contestarla, que para ella, solo era "Rosa y a secas", tenía entonces "tres o cuatro palmos mal contados".

A la edad de seis u ocho años, se fueron los huéspedes, saliendo los dos adelante; insólitamente con el paso de los años, mi actual y única esposa, y el "menda", tuvimos una gran amistad con la hija de la propietaria, mientras vivimos, casados, en citada residencia; una vez adquirido el piso, antes de la muerte de mi madre (*pero esto es otra brevería*).

En aquellas fechas, sobrellevar la década de los cuarenta, en plena posguerra, era muy difícil, con una España, aislada del mundo; para poder alimentarnos los dos, los sacrificios de mi



madre, la empujaban, a no tener más remedio que mandarme grandes temporadas a vivir con los familiares de mis padres.

Uno de los destinos, naturalmente, era con su familia, a la aldea de Ubidea (Vizcaya), de donde era mi madre, donde hablaban un idioma que no entendía, rara vez utilizaban la lengua de “Cervantes”; suscitaba, protestase tercamente, cada vez que mi madre, insinuaba, querer enviarme con su familia.

La primera y podíamos decir única vez, al quedarme solo en la aldea, me tope en la plaza, con un muchacho, contactamos en la misma, al no “entenderle su argot”, me “enganche” con él, resultando ser un primo carnal.

En la “cuadra” del caserío, no deje, ninguna cría de conejo vivo; era mi “deporte favorito” darle un golpe, detrás de las orejas y comprobar, que dejaban de “moverse”. Entre este deporte, llevar las vacas al prado a pastar, o al río para “abrevar”, además de no entender como he dicho, ni “jota” de lo que hablaban, pase un único, e insufrible verano en la citada Ubidea.

Mi madre, opto por llevarme, con la familia de mi padre a la villa de Balmaseda (Vizcaya); donde fui acogido como un hijo, lo más importante, la verborrea diaria, se realizaba en un “castellano” de lo más legible.

Continué trasladándome, durante muchos años, incluso empecé el colegio, en citada “villa”, donde me lo pasaba “pipa” con todos los amigos, que han perdurado con posterioridad; mis cuatro primos y tíos, han sido como mis hermanos mayores y unos segundos padres; principalmente, por ser el “niño” de la casa, me consideraban como el hijo pequeño.



Lo más llamativo de aquella época, por su crudeza, eran los viajes que realizaba, prácticamente todos los años entre la capital Madrid y la villa de Balmaseda (la primera fundada en el País Vasco).

Mi madre me ponía en el tren, en manos de la pareja de la guardia civil, mediante un "salvoconducto" emitido a mi nombre, donde autorizaba mi traslado; en aquellas fechas moverse por España, era muy difícil por no decir imposible, y mucho menos un chaval, entre los 6 y los 10 años.

La "hambruna" y las necesidades eran mayores, la supervivencia con mi madre era imposible, "si comía yo, no comía ella" y "si comíamos los dos, no había para el alquiler".

De los citados viajes, me acuerdo, por lo pesado que eran; subías al tren sobre las 9 de la mañana, en asientos con listones de madera, se marcaban en la espalda y piernas, tenías a la pareja de la guardia civil, a tu lado en todo momento, no podías prácticamente moverte en todo el viaje.

Sobre las 3 o 4 de la madrugada del día siguiente, tenía que bajarme, con mi maleta de madera de contra chapado, - *curiosamente la había elaborado mi primo carpintero, Felisin de Balmaseda-*, en Miranda de Ebro, en la estación hacia un "frió del carajo", a esperar al tren que venía de Barcelona, que ultimaba en Bilbao, el de Madrid concluía en San Sebastián / Irun.

Cuando el tren, procedente de Barcelona llegaba, habitualmente con retraso, previo relevo de pareja de la guardia civil me subía al nuevo tren, "tiritando de frió", con algún que otro resfriado, para llegar a Bilbao sobre las 9 o 10 de la mañana; otro tren de cercanías, me dejaba en Balmaseda sobre las 14 horas del día siguiente. Es decir una excursión en toda regla.



Habitualmente, la llegada era con “hambre de tres semanas”, como dice la canción, a veces con fiebre, por el frío pasado, en citado medio de transporte; parecía eterno, lento, con maquinas de vapor, soltaban un humo irrespirable; entraba por todas las rendijas y ventanas, te ahogaba, te ponía los ojos llenos lágrimas en todo momento –*creo es esta, la causa, de mi actual fácil lagrimeo-* y la ropa y la cara, negra de la carbonilla.

Estas precoces aventuras, debieron provocar en mí, la posterior vocación por viajar, heredada de mi padre; al trabajar casi toda mi vida en el sector aéreo, me ha permitido, conocer los cinco continentes, muchas ciudades de los mimos, y sus entornos.

No obstante estos viajes de mi niñez, los recuerdo con nostalgia y con irritación, la década de los años cuarenta, ha sido muy dura para mí, como para muchos españoles, consecuencia de no haber estado en el bando ganador.

Mis padres pienso, no estuvieron en ningún bando, ha sido una familia mas, de las muchas encontradas, en medio de una guerra sin comerlo ni beberlo; pudieron contarlo (*mi padre poco tiempo*), con esto, no estoy insinuando, que “mis viejos” no tuvieran ideas políticas, las tenían, y me las inculcaron (a través de mi madre).

Todo lo contrario, estoy afirmando, las “ideas” siempre serán básicas, la palabra y no la agresión, debería perdurar siempre en este mundo.

Se dio, una de las guerras civiles más largas de la era moderna; permitió a las potencias extranjeras, usar a los españoles de “conejos de indias”; probar sus armamentos, utilizándolos, en una posterior guerra mundial, sin la presencia de España -quizás lo único positivo del régimen-. Una vez acabada la misma, los países ganadores, opuestos a los criterios del “eje neo nazi”, nos dejaron



fuera de la reconstrucción, el cabecilla de la asonada en España, había secundado al eje, aislándonos.

El no querer dejar el "machito", por el mandamás autoritario, "el innombrable", que tuvimos en España; en ningún momento pensó, dejar el "puesto" a D. Juan, aunque fuera el pretexto más importantes de la algara, para reinstaurar la monarquía; empezó la sedición militar, siguió con la guerra civil, para terminar con la republica, instaurando una de las mas largas dictaduras personales.

Este nuevo retroceso democrático, enlazado con todo los avatares, que el país sufrió durante el siglo XIX, y la no continuación, de la primera constitución "la pepa"; nos ha llevado a un retraso cultural, económico y de convivencia, separándonos de nuestro entorno europeo, además de darse una connivencia entre estado e iglesia, durante siglos, nada aconsejable; pero en fin es la vida, que nos ha tocado vivir aunque hubiéramos querido otra.



Venta por los pueblos, primera comunión..

La primera década de mi vida y algo de la siguiente, como he indicado, estuve a caballo entre Madrid y Balmaseda, las causas creo que están muy bien descritas.

La formación, el colegio, no lo abandone en ningún momento; la enseñanza, amistad, trato, urbanidad y cariño que recibí en casa de mis tíos *-curioso al ser por parte de mi padre, “en esos momento ya ausente”, atendieron y ayudaron a mi madre en todo, se podría decir no les “tocaba nada” familiarmente hablando-*, ha sido perenne, para mí.

De todas formas, la urbanidad que obtuve, a pesar de mi corta edad, ha sido básica; para el resto de mi vida fue integral, sin olvidar en ningún momento mi formación colegial y no colegial. Tenía que trabajar mucho, en todo lo que se relacionaba, con la gestión y economía de “mi familia”.

Mi tía, se dedicaba a vender frutas, verduras; su actividad principal, era la venta de plantas de semillero: tomate, pimiento, cebolla, puerro, coliflor, repollo, lechuga, etc., Todas las semanas se desplazaba a Gernika, para abastecerse de frutas y verduras, se complementaban, con lo que se obtenía en la huerta y en los semilleros, vendiéndolas a lo largo de la semana, en mercadillos que se realizaban, por los pueblos de alrededor y culminaba el sábado, con el que se perpetraba en Balmaseda.

Pues bien el trabajo en el que yo participaba, cuando estaba en “mis vacaciones formativas”, consistía, en ir los lunes al tren de las 20.00 horas, con la panda de “amigotes” del barrio de “tres corrales”; con un carro que arrastrábamos de forma “manual o humana” para traerlo cargado con los 30 a 40 bultos entre cestos y sacos, que mi tía traía desde Gernika.



Mi tía fue muy ayudada, tenía una excelente forma “-luego se llamaría marketing-” de tratar a las personas, estas se volcaban con ella; trasbordaba por su cuenta, las mercancías adquiridas, entre las estaciones de Atxuri, y Concordia en Bilbao.

Por cierto con 13 o 14 años, un lunes nos toco acarrear entre mi tía y yo, todos los bultos indicados, por fallarle ese día la ayuda habitual (camioneta), entre una estación y la otra, en el citado Bilbao -nos prestaron una carretilla de las utilizadas en las estaciones-, atravesando con los bultos, el puente del Arenal, que hay junto al teatro Arriaga.

Hoy con canas y pocos pelos, todavía me pregunto como pudimos hacerlo los dos, con la distancia que hay entre una y otra estación, yo estimo que son de 2 a 3 kilómetros, y el peso, mejor es no decirlo. A mi tía si era preciso, los citados días, la esperaba hasta el tren, en su salida hacia Balmaseda.

Su trato agradable y fuera de lo común, emanaba en todos sus hechos, para mí siempre la he tenido en un pedestal y he aprendido mucho de ella, en la forma de tratar a las personas y de comportarse en la vida.

Mi “panda”, siempre era compensada, con los productos, que se habían deteriorado en el viaje, no estaban “presentables” para la venta; sus madres lo agradecían con gran entusiasmo, no olvidemos los años que estamos recordando, principalmente porque mi tía, vendía productos de primera calidad.

Otro día de la semana, “jugándome las primeras clases del colegio al cane”, con mi primo Felisin, que he nombrado anteriormente, nos levantábamos a las 4 de la mañana, para preparar el carro y el burro, con frutas, verduras y plantas.



Nos dirigíamos por los pueblos colindantes del valle de MENA, por la carretera hacia Burgos, con un único objetivo: vender todo lo que llevábamos, en el menor tiempo, recorrido mínimo y al mejor precio, cosa que realizábamos a la perfección, la mayoría de las veces me permitía, regresar con tiempo suficiente, como para no perderme las ultimas clases del “colé”, y mi primo Felisin irse al “curro”.

Para tener muy presente el “tiempo”, mi primo Manolo, con 6 o 7 años me enseñó a utilizar el reloj, debería saber en todo momento, la hora que era, y mi tía me regalo uno; en aquella época tener un reloj, era ser, “capitán general con mando en plaza”.

Como he indicado, los sábados, se celebraba, mercado de gran tradición y enjundia, en la plaza de la villa, en consecuencia llegaban de los pueblos de alrededor, a vender con sus carros y burros.

Ese día tenia, doble trabajo, por un lado tenia que abastecer el puesto de mi tía, que vendía como “una cosaca”, curiosamente, productos de primera calidad como he dicho, a un mayor precio y siempre antes que los demás, no se como lo conseguía; bueno si, porque tenia un desparpajo, a la hora de vender y siempre suministraba mas, de lo que el peso o bascula romana marcaba.

Es decir se llevaba a sus clientas de calle, su principal negocio, además de ser el mas rentable, y le prestaba la mayor dedicación, como ya he indicado, era la venta de las plantas de semillero para las huertas, estas se las quitaban de las manos por su calidad.

El otro trabajo “para mí era más rentable”, me causaba, mucho miedo en su realización, consistía, en guardar primero y entregar después, casi todas las “acémilas”, llegadas al pueblo, se



“conservaban al fresco” en la cuadra de mis tíos; curiosamente, “este negocio lo administraba, mi tío pero desde lejos, cobrando por **aparcamiento** una peseta”, yo era el ejecutor de la actividad.

A mí los “bichitos” me parecían enormes, tenía que evitar sus coces, y hasta la “salud” de algunos, al tener cerca a otros del sexo opuesto; no obstante “esta actividad” me venía de perlas, alguna pesetilla se desviaba a mi bolsillo, *“hoy en día pienso y creo, con el beneplácito de mi tío, hacia la vista gorda, -dada mi juventud y hasta mi altura- para realizar la actividad encomendada”*, dinero que “quemaba” los domingos, en helados y en el cine.

Ese sobresueldo, obtenido, agregado a los que mis primos me daban, para disfrutar los domingos, me permitió pasar una adolescencia de lo más succulenta, en la citada villa; al volver a Madrid, donde pasaba a no tener “ni un duro”, por un lado me enfadada, pero por otro deseaba de todo corazón, volver a ver y estar con mi querida y añorada madre.

No dejaba de evocarla, pese a todos los buenos momentos pasados en Balmaseda; al comenzar un nuevo curso de mi formación, en el fondo era un masoca, disfrutaba del círculo que la pobreza y la época, nos señalaba.

Una circunstancia, que a mí me ha marcado para siempre, fue el realizar la comunión en Balmaseda, sin la presencia de mi madre, pero con su consentimiento, mis tíos, corrieron con todos los gastos, me vistieron como un pincel.

Se celebó una fiesta en casa, vinieron todos los familiares, por parte de mi padre, de Carranza, los conocí en aquel momento, grato pero triste a la vez, por la ausencia de mi querida madre.



Otra situación que también recordare toda mi vida, era que con unos 10 años, iba en la citada villa, a los toros “gratis”; el corraje del tiro de mulillas, utilizado en la plaza de toros, pertenecía a la familia, mi misión era protegerlo para que no se “despistase”, después de las corridas de toros; motivo por el que como he indicado, entraba “de gratis”, en la plaza de madera que se montaba en las fiestas de agosto.

Pues bien el motivo de no olvidar el suceso, fue salir ileso del hundimiento de la plaza portátil de Balmaseda; me libre por los pelos, el suceso luctuoso, conmovió en aquellas fechas a toda España; puedo contarlo, aunque previamente y antes de ayudar, me subí al “kiosco” de la música, por si los novillos-toros estaban sueltos.

Pensé en mi primo “Toñete”, único de la familia que estaba dentro; luego presencie como ayudaba a la gente en el rescate, la verdad es que no temí por él, estaba acomodado sobre las tablas, saltando sobre ellas y elevando a una persona en cada brazo, se libro de la tragedia, era un deportista (un gran portero de fútbol, en otro momento contare una historia suya); no sé narra con palabras, lo dantesco que me pareció, la escena de cientos de heridos, creo recordar que hubo de 4 o 6 muertos.

Parando los coches particulares, me acuerdo dejar en tierra a dos ingleses; utilizaron su coche, incluso autocares de línea, bajando a los pasajeros, obligándolos a llevar a los heridos al hospital en Bilbao, en fin una verdadera tragedia, que se quedo en mí retícula para siempre y que no olvidare.

Curiosamente al volver a casa mi primo y yo, con el corraje, nos pusieron a los dos, de caldo perejil, no tenían noticias nuestras; lógicamente estaban preocupados por lo acaecido y por las



noticias de algunos vecinos transmitían a mis tíos y resto de la familia, que no habían ido a la fiesta taurina.

En aquella familia, todos teníamos que aportar, con nuestra actividad y dedicación, al bien global familiar, al ser el mas pequeño, me tocaba realizar actividades como otro cualquiera; tenia que atender, a todos las demandas y necesidades, suscitadas por los demás, o eso me ha quedado como afectado; aunque nunca, he renegado de mis dedicaciones, al tener mas ventajas que inconvenientes.



El vascuence en MADRID, tebeos gratis....

Mis viajes juveniles, podría decirse que antes de mi adolescencia, se alternaban, con mi estancia en Madrid en el barrio de Chamberí, donde con los amigos del barrio deambulaba; los primeros días, después de cada regreso, tenía un problema de adaptación a sus costumbres, enraizadas y castizas, dado los grandes espacios de tiempo, que transcurría ausente.

Él tener que readaptarme al léxico de Madrid, era un ligero trauma a superar, en especial al “argot” castizo que se masticaba, por todos los alrededores; no había mas remedio que sobrevivir en la calle, era la única “cancha”, donde te adaptabas como “camaleón” al entorno, duro, poco apetecible, de la post-guerra, o la palmabas en el intento.

Avasallados por un dictador, que tenía “ojos” en todas las casas; no deseando dejar el poder, como así fue, a lo largo de todo su mandato; lo peor que te podía pasar, es que te amedrentases y pidieses el amparo de “la mami”, bastante tenía la pobre, con su trabajo para sacarnos adelante a los dos.

No obstante para mí la calle, ha sido una Universidad muy avanzada, donde tenias que comer y no ser comido; tener la amistad real, como un “don” inapreciable, el cual ha perdurado en mi, para el resto de mi vida, me ha forjado, con un temple y apreciación total, de lo “bueno y de lo malo”.

Me ha permitido, que conociendo casi todos los males, que la vida de aquellos años te daba, los cuales era muchos y abundantes; si quería salir a la superficie, tenía que digerirlos y no caer en la senda del mal, que hubiese sido lo fácil.



Por otro lado, no ser una persona metida en una burbuja, estar aislado, a la sombra de mami; para poder sobrevivir, sino ser un "pícaro" en todo momento, y no dejarse embaucar y pisar por nadie, ni pisar tú, a su vez, a otros.

Mis vivencias del "barrio", me han permitido sobrevivir, no ser "disipado" por la vorágine que había en aquellos momentos, a pesar de la "dictadura" que te ultrajaba e ignoraba, todos estábamos "supervisados" por el régimen (hoy podríamos llamarlo el "Gran Hermano de a pie").

Entre otras cosas, no poder enseñarme mi madre, en casa el vascuence, debido a la represión en aquellos años evidente; siempre se lo he reprochado, aunque entiendo que bastante tenía "la pobre", para sobrevivir, ella y yo en aquellas circunstancias.

Yo la decía, algo más mayor, que si me hubiese enseñado "ese idioma arcaico" y fuera de contexto, quizás me hubiera servido, para posteriormente haber aprendido otros idiomas, como el ingles, que por desgracia y a lo largo de mi vida, ha sido mi "asignatura pendiente".

Por mi trabajo, he tenido que "vapulearme", con relativa asiduidad, en muchos lugares, en el entorno de "Shakespeare", sobreponiéndome a los avatares lingüísticos, que la vida me ha dado; valiéndome casi siempre por señas, hablando cuatro palabras mal contadas y no seguidas; por otro lado los textos técnicos de mi actividad, los he interpretado siempre, de forma correcta, aunque haya sido a mi manera.

Siempre mi premisa ha sido, no tener miedo escénico; pensaba que podría ser "mudo", por lo que tenía que valerme y hacerme entender; de esta forma sacar adelante, a lo largo y ancho de este "mundo", mi actividad laboral, en los cinco continentes,



visitados por mi contenido profesional, muchas veces en muchos sitios.

Mi inquietud aventurera, la adquirí muy joven, con menos de cuatro años, me perdí estando con mi madre en el mercado de Olavide; la policía, me llevo a la comisaría, de Chamberí; donde me preguntaron donde vivía, dándoles toda clase de información; localizaron a mi madre, y fue a buscarme, mientras tanto me entretenía en la “comi” con una pelota que me dejaron los “polis”.

De aquella época, me vienen a la memoria, muchas evocaciones, de mí deambular y patear todo Madrid, a través de toda la red del metro y de los tranvías (estos por desgracia han pasado a mejor vida).

Como dato curioso, el metro tenía precios variables, según el recorrido a realizar, ocasionaba tener que indicar en taquilla, al obtener el “billete” el destino *-cantidad de chistes y chascarrillos se hacían, como consecuencia de los nombres de las estaciones del metro-* y pagar en “céntimos de pesetas” (parecido a los “euros” actuales), oscilando los “precios” entre 20 céntimos y 50 céntimos de “pela”; este ultimo valor era el precio del tranvía, en todos su recorrido de cada línea, en un viaje “ida y vuelta”.

Estos avatares, de maniobra en la ciudad, tenían un gran “morbo”, cuando con una hucha, sellada con la cara de un “negrito”, pedías para el “Doumund”; era una especie de salvoconducto, impuesto por las autoridades.

Te permitía desplazarte, con la citada hucha, en ambos medios de transporte, totalmente gratis, todas las veces que te apeteciera; esta fue la causa de decidirme, como si fuera una aventura, trasladarme al entonces aeródromo de Barajas utilizando



el metro, tranvía y autobús; para ver los aviones y todo su entorno, para mi maravilloso y novedoso, con los 8 ó 9 años que tenia.

En aquellos tiempos, era como ir de excursión, podías emplear en el intento mas de 2 horas; metro hasta Ventas, tranvía hasta Pueblo Nuevo *-lo que hoy se conoce como ciudad Pegaso -* y desde allí en autobús al pueblo de Barajas, para desde éste, ir andando y acercarte al entonces Terminal del aeropuerto.

Estos intentos de conocimientos de los extrarradios, estaban motivados, por una predisposición futura a trabajar en Iberia; en aquellos momentos yo tenia como ya he indicado, entre 8 a 9 años; recuerdo comerme un bocadillo, dentro de un avión, aparcado en lo que luego supe era un hangar; los trabajadores, al verme un "chaval", que llevaba una hucha, para pedir para el Doumund, me dejaron subir al mismo.

Lo más llamativo de aquellas "aventuras", fue permitir batir un record de recaudación en el colegio, al llevar mucha moneda y billetes extranjeros. Curioso, salí en la contra-portada del periódico "ABC", pidiendo a un pasajero, con mi hucha del Doumund, con la efigie de un "negrito".

Para mí en aquellos momentos era un personaje muy alto, con una buena presencia, venia a España, como embajador, a presentar las cartas credenciales, según el citado periódico, al digamos Jefe del Estado, "no demócrata", que tenia nuestro querido país.

Llegaba desde un país africano, con una tez negra dado su origen; consecuencia no desentonaba con la hucha que yo tenia en la mano; la lectura "gratis", que hice al día, siguiente del citado periódico, me llamo mucho la atención; no tuve la osadía, de



guardármelo o adquirir un ejemplar, yo no tenía dinero para comprármelo.

Años después con muchos “inviernos” a mis espaldas, he tratado de localizar, la citada contra-portada, del periódico ABC; me ha sido imposible, al no poder precisar, la edad real que tenía, para determinar el año, y desconocer cuando era la fecha del “Doumund” en aquellos años; aun que no he “tirado la toalla” para localizar esta brevería.

Al hilo del párrafo anterior, dada la escasez monetaria que yo tenía en Madrid, para mi edad (esto no me pasaba en Balmaseda, donde disfrutaba de “pasta”), no tenía mas remedio, que buscarme las vueltas con objeto de poder leer los “tebeos”.

En aquella época, existían locales para alquilarlos y leerlos por 15 a 25 céntimos, sin salir del “negocio”; pero él “menda”, no disponía, de forma habitual de citados capitales; ocasionaba, tener que buscarme las vueltas; dicho y hecho, al salir del colegio me dedicaba, a repartir la prensa, entre los clientes habituales que tenía “Goyo”, el dueño del quiosco, de la esquina de mi calle, Eloy Gonzalo.

Esto me permitía, obtener de cuando en cuando, alguna propina, de los clientes del barrio; les repartía la prensa de la mañana o de la tarde; “céntimos” que guardaba, para mejores ocasiones.

Indudablemente, leía la prensa diaria, estaba al día en conocimientos locales y mundiales, aunque fuese sesgados y filtrados; lo más significativo, podía leer los tebeos nuevos, recién editados, “de gratis”; lo consumaba, en la parte de atrás del quiosco y de pie, mientras no tenía que repartir, los periódicos o venderlos a los clientes, habituales de “Goyo”, cuando se acercaban al “tenderete”.



Breverías de mis vivencias "currantes"



Formación erudita, Madrid: entorno agresivo.

Desde muy pequeño, me ha gustado estudiar y formarme, tanto o más que divertirme; esta ultima actividad, realizada a “tope” incluso más, que el resto de “compis” del barrio eso si, consumado mis “deberes” que me había impuesto o marcado.

Mi madre, no preciso nunca de su control, por haberme inculcado, por un lado, lo difícil que en aquellos tiempos era sobrevivir, por otro el no poder ella, controlar mi formación, debido a los escasos conocimientos, que por desgracia tenia; eran los “mínimos” lo que la vida le había dado, es decir leer, escribir y las cuatro “reglas”.

En consecuencia, tuve que ir a un colegio diferenciado, del barrio de Chamberí, los de la panda, lo conocíamos como del “Tío Chirri”; donde los alumnos, estábamos juntos pero no mezclados, de pago y gratis, establecido por la autoridad; *“Lógicamente yo era de los últimos definidos, es decir gratis”*.

La formación para mí resultaría muy escabrosa, la separación se daba salvo en su apariencia; con una única clase existente, y alumnos de diferentes edades, de 6 a 10 años, con diferentes “pedigríes”; es decir los que pagaban, en efectivo o en especie, no debemos olvidar que eran los años de la postguerra, y los que **no**.

Como digo algunos padres, devengaban sus cuotas en especie; como los hijos del panadero, amigos de la panda y vecinos de mi casa en el barrio; el hijo de la estraperlista, también vecino de mi casa, algo mas joven que yo, lógicamente de la panda; el hijo de la sastra, de la panda, vivía en la casa de al lado a la mía; mi madre no podía pagar, ni tampoco lógicamente aportar “na”.



Lo cruel del caso, estando bien resueltos, los trabajos o ejercicios que realizaba; el "Profe. -Tío.Chirri-", los calificaba "de mal", sin ninguna explicación mandándome al final de la clase, ignorándome de principio a fin; sin embargo, los amiguetes del barrio, me consultaban a mí, las cosas que ellos no entendían, problemas o cuentas no realizadas, y yo se los solventaba.

Esto estaba creando una desazón en mí. Gracias a que en aquellos momentos, como ya he indicado, mi madre tenía un matrimonio de huéspedes en mi casa -*para ayudarla a "sobrevivir", sin el consentimiento de la dueña, a punto estuvieron de echarnos a mi madre y a mí, pero esto es otra "historia" ya relatada en capítulo anterior-*, lo supere.

El marido huésped, era músico, lógicamente tenía algunos conocimientos, al verificar los ejercicios realizados por mí, con la correspondiente anotación de "mal" por el digamos maestro, le comentaba a mi madre que no tenían fallos y estaban perfectos.

Mi madre, tomo la decisión lógica de cambiarme de colegio, llevarme a los maristas, también admitían, "alumnos gratis"; la primera vez, a la edad de siete años aprox. me consultaron: si sabía sumar, restar, multiplicar y dividir (las cuatro reglas); dado mi complejo adquirido de "tronco", les indique que dividir con dificultades.

En septiembre, al comienzo del curso siguiente, me enviaron a una clase que definían como de "segundo nivel". Al cabo de dos mes, es decir a primeros de Diciembre, llamaron a mi madre al colegio; mi "vieja" me organizo una de campeonato; pensando que había realizado "ya" una de las mías, dado lo zascandil que era, no hubo forma de cambiarla de parecer, indicándola que "el menda", no había roto un plato.



Al llegar al “colé”, le indicaron a mi madre, que sabiendo perfectamente dividir, incluso realizar operaciones superiores, como eran raíces y fracciones, mezclas etc.; procedían a cambiarme en esos momento, a la clase definida como “tercer nivel”; esto para mí fue un revulsivo, al verificar, que adquiría conocimientos, asimilando lo que me transmitían.

Fue un acierto, el cambio de colegio, reincidió en mi “formación personal”; -coincidí con “santi”- comencé a vislumbrar lo difícil que es la vida, para las personas con escasos medios; y lo poco que valoran, los que los obtenían de sus padres, dentro de sus situaciones, -no son capaces de aprovecharlos y utilizarlos, para su beneficio-, los que podían.

Seguí con mi formación, en citado colegio de los maristas, al año siguiente a mi ingreso, estos lo dejaron, pasando el centro a manos laicas; realizando los restantes cursos, hasta llegar al ultimo, el sexto, un año antes de la edad prevista, con buenas notas, y amplitud de conocimientos; esto ocasiono para no quedarme en la calle, que se me permitiese repetir *-es un decir-*, el ultimo curso; a pesar de haberlo realizado con buenas calificaciones, dado que para entrar en la formación profesional, me faltaba un año.

Había terminado con éxito, lo que podríamos llamar hoy, enseñanza primaria; mi madre no podía económicamente, seguir formándome, aquel año para mí, fue un poco “sabático”; sin embargo, hacia nuevamente los exámenes, conocía todo el temario; el “profe” de sexto Don Abilio, me insinuó, que me encargase, de la biblioteca del colegio, me enseñó a encuadernar, cosa que realizaba, simultaneándolo con la formación anual repetida.

Aprovechaba: los descansos y entrar antes de la hora, para jugar al frontón y al baloncesto que en aquellos momentos tenía el



colegio; años después sería la Residencia Oficial, de las Hermandades del Trabajo en Madrid, calle Juan de Austria.

El año sabático, lo simultanee, con una obra de teatro que se realizo, en las citadas instalaciones futuras de las Hermandades; esta actividad no me llenaba, sin embargo actué, curiosamente, con el que luego sería un actor, esencial de la escena española, Luís Varela, compañero de clase.

El era un fuera de serie, mis pensamientos, estaban en otro "mundo", centrado en el final del curso, y mi nueva marcha a Balmaseda; la otra casa, donde pasar los meses de estío, que eran inllevables en Madrid, y sufridos por mi inolvidable madre.

Ese año, tuve que adelantar, el regreso de mis "vacaciones trabajadas a conciencia", en Balmaseda; por tener que examinarme, para ingresar en la "Institución Sindical de Formación Profesional Virgen de la Paloma"; donde me habían propuesto ingresar, los "profes" del colegio de "primaria", al cual había acudido hasta esos momentos.

De siempre, me han encantado las matemáticas, la geometría, el calculo, los números, la aritmética, así como la geografía y la historia; lo que me permitió, realizar un examen de "nota"; lo efectúe "apachas" con dos "compis" del barrio, unos meses mayores que yo; José "el rubio" y Luís el hermano de "Clarita", este ultimo el hijo de la sastra, *-del que he hablado anteriormente-*.

Les pase mis contestaciones, pudiendo de esa forma, entrar ellos, al ser mayores que yo, directamente en el curso de "Orientación", y él "menda" al ser mas joven en edad, en el de "Preparatorio".



Mi gran decepción en el examen, fue una pregunta, que nos hicieron, en aquellos momentos me dejó obnubilado, porque desconocía la respuesta; esta era *¿cuál era la capital de Australia?*, los “compis” del barrio, y otros que estaban cerca de nosotros, me decían que “Viena”.

Yo les indicaba, que esa era, la de Austria, no la de Australia; aunque también aprovechaba, para decirles, que no tenía ni la menor idea, de cual podría ser; por lo que pensaba contestar, que quizás fuese Melbourne o Sydney.

Lógicamente al llegar a mi casa, lo primero que hice, fue dilucidar, cual podría ser la dichosa capital, y comprobé con tristeza que no había acertado; la “íclita”, capital de nación que desconocía, por no haberla estudiado ni oído en mi vida, era **Canberra**.

Mi forma de ver la vida, por la libertad que mi madre, no tenía más remedio que darme; su trabajo no le permitía controlarme todo el día; ocasionaba en algunos momentos, ser un “viva la virgen”, en mis actos; aunque nunca con maldad, pero si me extralimitaba en mis actuaciones, aunque siempre eran banales.

Recuerdo, que la escalera de la casa donde vivía, la baja apoyándome en la barandilla, saltándola toda de descansillo a descansillo, es decir del orden de 8 a 10 peldaños por salto; llevándome la correspondiente bronca en el zaguán, por parte de la portera de la casa, cuando salía a la calle.

En el barrio, en la calle de Cardenal Cisneros, jugábamos al fútbol, con una pelota que la preparábamos, con recortes de periódico y que atábamos con cuerdas; la mayor preocupación de la panda, era tratar de evitar a los policías, que solían acudir de paisano, para pescarnos infragantes.



Cuando les detectábamos, tratábamos de evitarles, saliendo corriendo, hacia el hermoso *mercado abierto de Olavide*, situado en mitad de la plaza dando a varias calles; ocasionaba que en su persecución, les perdiéramos de vista, metiéndonos entre la gente que estaba comprando en el mismo.

Esta situación, a veces no salía bien, éramos capturados y llevados, a la presencia de nuestras respectivas madres, a las que les imponían una multa de 15 pesetas; en aquellos momentos una "pasta", hoy en día no lo dudo, se beneficiaban de las mismas los propios policías; la vida era muy difícil para todos, ¡ojo! para unos más que para otros.

Me acuerdo como si fuera hoy, de una de las travesuras, que la panda del barrio, les hacíamos a los hijos del panadero: Mariano y Miguel, el primero, pasados los años entraría en Iberia a trabajar, el mismo año que yo, el segundo, con el tiempo sería mi actual cuñado -tan pesetero como siempre para no variar-.

Como ya he dicho, en otro punto anterior, "la vida es un pañuelo", pues bien como decía, la barrabasada la provocábamos cuando se les escapaba, una pelota de goma que tenían (en aquellas fechas un lujo), de la acera a la calle, donde en aquel momento el tráfico de coches y tranvías, era mínimo, por no decir nulo.

Al tener prohibido por sus padres, "pisar la calle", los dos se las apañaban, colocando uno de los hermanos las manos en la calle, y el otro le sujetaba por los pies (ignorancia de críos, esa acción, era mas peligra, que mirar y salir rápido, para recuperarla); el resto de la panda, lo que hacíamos, era desplazar la citada pelota con los pies, para que no lograsen hacerse con ella; les cabreaba, de forma notoria -no dejándonos jugar con la misma-.



Formación profesional y mis años de mocedad.

El ingreso en “La Paloma” me hizo cambiar de rutinas, por la distancia en que se encontraba el centro; por el número de alumnos que la misma tenía; éramos unos 2.500, entre 12 a 18 años.

Me ocasiono, tener que agudizar mis sentidos y espoléarme, no dejarme avasallar, pasar desapercibido; formarme en todo lo posible, adquirir los conocimientos, de una formación profesional; mis gustos eran: electrónica, carpintería o artes graficas.

Mi primer año, como he indicado, lo realice en “Preparatorio”, al que pertenecíamos 600 alumnos, donde se daba: muchas materias técnicas, teóricas y escasas practicas, salvo la asignatura de “manualidades”.

Algunos de los temas, los conocía de mi formación anterior, por lo que desde el primer momento obtenía unas notas espléndidas, se plasmaban, en diplomas mensuales. En algunos casos: “primer puesto del mes en curso”, otros “matricula de honor”. Lo más importante para mí, el llevar consigo un dinero en efectivo, que mi “vieja” me lo daba.

El epilogo, fue el final de curso, estando ya en Balmaseda, mi madre fue citada en mi nombre, a la entrega de los diplomas finales y recibió, por mi, el de “Primer puesto de fin de curso” de “Preparatorio”; al indicarme la buena nueva por carta, la indique sin pensarlo, envíame el premio por giro postal, cosa que la pobre hizo, sin rechistar.

Ahora me arrepiento de la situación, aunque ella estaba muy orgullosa, al recibir en un estrado, el premio en mi nombre y ser aplaudida por los asistentes al acto, la mayoría del alumnado y todo el profesorado.



Mi primer año en "La Paloma", como ya he indicado fue una marcha magistral, recibo una formación básica, objeto: preparar la formación de un oficio, al año siguiente, en un medio del estado, administrado por salesianos.

Me llamo la atención, en aquellos momentos creyente, podría decir incluso: hasta practicante de forma habitual; no lo olvidemos, había realizado la primera comunión, años atrás en Balmaseda, por desgracia sin la presencia de mi madre, lo que narro a continuación.

Todos los domingos, nos hacían ir a misa, a las instalaciones de "La Paloma"; para lo cual nos daban un carnet nominal, al salir del "acto", nos sellaban citado cartilla-carnet, justificaba la asistencia a la misa; es decir un control, que hoy lo llamaríamos, "fundamentalista".

Es curioso, la no presencia en citados medios, algún domingo, por motivos ajenos, llegar tarde, estar enfermo, o algo similar; la justificación que nos podía, dar el párroco del barrio, de la asistencia a misa, no servía a la citada orden eclesiástica.

"Los Salesianos de la Paloma", nos castigaban, la "ausencia", haciéndonos ir al domingo siguiente por la tarde, para que no pudiésemos, disfrutar del mismo; a nuestras edades, consistía, en poder deleitarse del "baile" y demás eventos, disfrutados en cualquier momento, recorriendo los diferentes barrios de Madrid, lo que me ha permitido conocer todos los rincones de mi villa.

Los primeros días de clase, del segundo año, un profesor al pasar lista, me llamo, varias veces, por mi segundo apellido; es decir el de mi madre (Barrondo), al no darme cuenta, no conteste, "presente" a la primera; me amonesto por la distracción.



No obstante no me calle, replicándole, cual era el motivo de no llamarme, por mi primer apellido el de mi padre (De la Puente), poco utilizado, tan honroso como el de mi madre, como habían realizado, hasta ese momento, otros profesores.

En el curso de Orientación, donde se pasaba, durante el periodo lectivo por todos los talleres, para al final y en los siguientes años, especializarse en el elegido, me ocurrieron dos cosas, que posiblemente cambiaron mi vida.

Cada mes y medio, tenía que pasar por cada futuro oficio; al estar en el taller de electricidad, falte a la institución durante unos 15 días, por padecer unas “anginas de caballo”; ocasiono, no tener todos los trabajos realizados, aunque recuperara parte de ellos; obtuve “una nota promedio” de suspenso, me faltó solo unas décimas; dado que la suma de las notas, de los excelentes ejercicios realizados, se dividían por todos los ejercicios, hechos o no.

Motivó, de forma injusta y arbitraria, disminuir la nota, en la actividad que pretendía realizar; y me condicionaba, si quería progresar en la misma, repetir curso; a pesar de las buenas notas obtenidas en el resto de talleres y materias teóricas *-fue el único suspenso, a falta de 2 décimas para el aprobado-*; originando como en el curso anterior de Preparación, se me concediera, diplomas y premios.

El otro tema, fue que al seguir teniendo unas notas espléndidas, como las del curso anterior, llamaron de la “Institución” a mi madre, para indicarle la conveniencia de realizar, los estudios de bachillerato. Mi madre les expuso, que la escasez de ingresos, solo nos permitía sobrevivir, de mala forma, por lo que le era imposible, dar estudios a su hijo, por muy buen “perfil”, que la presentasen del mismo.



En consecuencia la propusieron, gestionarme becas, para conseguir realizar los estudios, por la tarde-noche, al acabar las clases de la "Institución"; propuesta que me traslado mi madre, yo acepte encantado, y consciente del envite propuesto.

Paralelo a mi formación profesional, en dos años, realice "por libre" (solo iba a los institutos a examinarme -San Isidro, Cervantes y Ramiro Maeztu-); los estudios de cuatro años del Bachiller Elemental, incluida la revalida; y en los dos años siguientes, los dos años del Bachiller Superior y revalida.

Este ultimo titulo, me fue más conflictivo, por ser: las materias más difíciles, ser mas adolescente, desear divertirme; simultanearlo con el aprendizaje del oficio de imprenta, en la especialidad de fotograbado; los otros talleres aprobados en el curso de Orientación: mecánica, carpintería, encuadernación, fragua, modelación, no me llamaban la atención.

La realización simultanea, de los estudios de bachiller fuera de la jornada habitual de la "institución"; ocasionaba al salir de las clases nocturnas, volviese andando, desde "la Paloma", en la Dehesa de la Villa, hasta Ríos Rosas, donde trabajaba mi madre, para regresar juntos a nuestra casa.

El acontecimiento llevaba implícito, que por las mañanas, fuera andando, desde Eloy Gonzalo a la citada Dehesa de la Villa; me ahorrarse el transporte, o fuera en el estribo o tope de los tranvías, cuando andaba escaso de tiempo, o las sabanas me habían "atrapado", después de irse mi madre al "curro" -nunca he pensado en hacer "pellas"-.

Siempre trataba de llegar, con bastante antelación a la hora de entrada, para jugar algo al fútbol, en los patios de la



“Institución”; antes de que nos llamasen a los casi 2.500, a toque de trompeta, para formar, izar banderas y cantar el "Cara al Sol"; yo no consumaba el “cante” de forma habitual, sino que movía los labios; salvo que pasase algún “controlador”, entre las filas, con objeto de evitar, la correspondiente punición.

Para mí aquellos años, han tenido más disciplina “militar”, que la propia “mili” a la que posteriormente fui, cada curso constaba de: 600 en Preparatorio, 800 en Orientación y unos 1000 en los 3 restantes cursos superiores.

Estos estaban gestionados, como ya he indicado, por los salesianos: tres por curso, un cura salesiano y dos seminaristas diáconos en practicas; es decir estos últimos, no podían celebrar misa, pero si hartarse a malicias, con los cabezas de turco, mozueros o no, que estábamos en la citada institución.

Pues bien el citado “trío”, nos llevaba, al numero de personas indicadas, rígidamente, como si fuéramos una sola; se amparaban, en propios compañeros, nombrados por ellos para su control y vigilancia, eran los responsables, de que el resto no hablásemos, estuviéramos formados, en silencio.

Para nosotros estos “compis”, por llamarlos de alguna manera, eran unos chupópteros, mea pilas, pelotas, amanerados, serviles; se adaptaban, al sistema “nazi” imperante, de la citada disciplina.

De este tipo de organización, me ha quedado una secuela, en una ocasión, durante el mes de mayo, al tenernos formados a pleno sol, durante mas de 80 minutos (por culpa de un chiste “malévolo” hacia un diacono -telón Marilyn Monroe el diacono o monstruo-¿titulo?), no se me puede olvidar el tiempo; adquirí sin querer, una insolación de caballo que me “chute” para el cuerpo.



Estuvimos firmes, con el brazo levantado, sin poder apoyarlo en el compi de delante, cuando pasaban por delante de nosotros, el trío o algunos de los acólitos nombrados por ellos. Esto me desencadenó, como he indicado padecer de Sinusitis; en un momento determinado de mi vida; realizándome una punción por la nariz, para limpiarme, las fosas nasales y frontales, dejándome secuelas, para el resto de mis días.

Mis desplazamientos diarios, deambulando, hasta el lugar donde trabajaba mi madre, me permitía callejear por aquel Madrid, para mi fantástico; quizás un poco pueblerino, con pocos coches por la calle, mucha gente en la misma, agradable y la vez huidiza, al no saber a quien podías tener enfrente; podrían irse con el "cante" a la "murga", y verte metida en un lío "político", sin comerlo ni beberlo.

Al llegar a Espasa Calpe, donde "curraba" mi "vieja" *-que palabra más entrañable, cuando se dice de corazón, como es mi caso-*; la ayudaba en su trabajo, que realizaba a "prima o destajo"; plegando los sobres, agrupándolos en manos de cinco, fajándolos en lotes de veinticinco, colocándolos en cajas de cien; para que pudiera terminar, con antelación, su tarea asignada y nos fuéramos a casa a "papear" la cena.

No se me olvidara nunca, lo que nos ocurrió un día, vísperas de Navidad, días antes de la Lotería, el ultimo en asistir a "La Paloma", antes de las "vacas" de esas fechas; al regresar desde el "tajo" de mi madre, a nuestra casa, sobre las nueve, de una noche cerrada, dada las fechas indicadas.

Mi madre y yo, íbamos a doblar desde la calle Álvarez de Castro, para entrar en la nuestra, Eloy Gonzalo, observe que una camioneta abierta; realizaba el mismo recorrido que nosotros, su "entrada brusca" a nuestra calle, ocasiono verter un objeto, de la



cabina trasera; depositándose en el suelo, advirtiéndolo en la maniobra de citada camioneta, su giro en la siguiente calle, Cardenal Cisneros a su derecha.

Comente el suceso con mi madre, y nos fuimos acercando al objeto depositado en la calle; en aquella época, se podía cruzar sin peligro y por cualquier lado, veías un vehículo “de higos a brevas”; mi madre me iba manifestando, que debía ser un trapo; cual no sería nuestra sorpresa, al acercarnos al objeto, observar un “pavo” vivo, suelto, “atontado” por el golpe; procedimos a “escamotearlo”, y llevárnoslo a nuestra casa.

El percance fortuito, ocasiono en días posteriores, antes de las fiestas, comentarios jocosos: de los vecinos de la casa, de los compañeros y compañeras de trabajo de mi madre; estos últimos, improvisaron unas coplillas, donde se demostraba, la falta de voluntad, de devolver “el bien”, conseguido en la calle; el pensar “digerirlo” entre los dos, en sus diferentes formas culinarias.

Previamente, se debería proceder a su matanza, haber quien le metía “el diente”, ante la falta de conocimientos matarifes de nuestra parte; para realizar, la correspondiente defunción del animal, de forma razonada y sin causarle “sufrimiento”.

Procedimos a la materialización de su muerte, para disponer de los casi siete kilos, de su peso en canal; degustarlo, de las formas más correctas, que podíamos dar a tal “manjar”, para nosotros, totalmente nuevo e impensable poderlo consumir, dado los ingresos paupérrimos, de mi madre y menos en las fechas festivas indicadas.

Lo más gracioso de las coplillas, dadas por los compañeros de mi madre; al final apuntaban que no podríamos degustarlo, debido a que algún vecino, “buena persona”, habría denunciado lo acaecido; a través de los canales policiales, existentes al efecto en



todas las casas, bloques, barrios; terminábamos, en manos de la Guardia Civil, en "chirona", esas Navidades.

No ocurrió, como se suele decir "gracias a Dios" y yo apostillo, a vecinos y compañeros currantes, "buena gente". Mi madre y yo salimos de "pavo" hasta la coronilla, a pesar de las muchas formas, que condimento "la mamma", de forma magistral el citado animal.



Primer trabajo, sueldo pactado, guateques

El tercer año de formación profesional, comenzó con las generalidades de una especialidad, en mi caso fotograbador; con una edad entre 15 y 16 años, se me hacia cada vez mas cuesta arriba ir a Balmaseda los veranos; al comparar citadas vacaciones, con la vida que llevaba con la panda del barrio: los guateques, las nenas, las diversiones en Madrid, era finales de los años 50 y comienzos de los 60.

La apertura, aunque muy limitada, se notaba en los ambientes diarios de las calles, el único problema, que se suscitaba en mi caso, era la falta de “tela”, para consumir los domingos, con la panda, dada la precariedad que tenia mi madre en sus ingresos.

Lógicamente los “complementos”, buscados cuando era mas joven, vender periódicos, repartirlos por las casas a los abonados, se me quedaban “peques”; tenia que buscarme ingresar, otros emolumentos “legales”, aunque podía haber sido un tarambana; convertirme en un golfo y vividor, no fue nunca mi intención, ni se me paso por la cabeza, él pensarlo y menos él proponérmelo.

Una de las cosas que más me atrajo, influenciado por los compañeros, de mi madre en Espasa Calpe; es decir el sector de la imprenta, la mayoría con ideal socialista; fue dedicarme, a estar en la organización de la “cla”, en aquellos momentos, existente en todos los teatros Madrid.

Te permitía ver las obras, pagando de forma más económica, con la obligación de aplaudir a indicación del “jefe de cla”, en determinados momentos de las obras; pues bien, yo conseguí estar en la organización, como ayudante, no pagaba por la asistencia, tenía alguna remuneración que otra, y me permitía estar algunas veces entre bambalinas.



En el barrio, se empezaba a montar "guateques", en casa de alguno de la panda; la mayoría de las veces, en casa de Luís el hijo de la sastra, su casa reunía todas los acomodos, para su realización. A los padres les gustaba el bailoteo, eran unos predispuestos, tenían una hija, Clarita a la que le hacia tilín Paco, en aquellos momentos, el mayor de la panda, también a él la cautivaba.

La casa era muy grande, exterior, daba a Eloy Gonzalo, Clarita podía llevar, las amigas de su colegio, además del resto de chicas del barrio, por cierto la mayoría mayores que yo, era el benjamín del contubernio, junto con el hermano de Mariano.

Estabas deseando que llegasen los domingos, para bailar, comer algo, pasarlo bien, aprender a bailar, y gastarte poco dinero. Al ser el menor de la panda, no tenían muy en cuenta mis comentarios, sobre lo bueno o malo del guateque, es decir casi nada.

En consecuencia, una de las amigas de Clarita, de su colegio, andaluza, muy guapa, zalamera, me hizo tilín; la celebre Clarita, la dejo de invitar, le pareció, que Paco la tiraba los tejos; cosa que no era cierta; ella se lo pasaba "pipa", bailoteando conmigo.

La andaluza estaba muy a gusto con el "menda", era un bailón, a pesar de mi juventud, había practicado de jovenzuelo en Balmaseda; bailando con ella, me lo pasaba "*feten de la buten, chachi*"; la acompañaba hasta su casa, en Alonso Cano, e incluso alguna vez poco frecuente, la veía entre semana cuando regresaba pronto de la Paloma.

Como he dicho, la "bruja" de Clarita, la aparto del guateque, en consecuencia de mi vida; en aquellos momentos además de ser un "imberbe", no tenia un duro para salir con ella los domingos.



Esto origino, que se fuera “apagando” nuestra amistad, fue por decirlo de alguna manera, la primera “nena” que me hizo algo de tilín. Por otro lado, lo apasionante para mi era el teatro: dramático, cómico, zarzuela, revista, etc., siendo mi asistencia, a este tipo de espectáculos “de gratis”, a través de la “cla” casi constante.

Ese verano, al terminar el curso de la Paloma, la insinué a mi madre, no ir a Balmaseda, ponerme a trabajar, en algún taller de fotograbado; le pareció bien, me sugirió, que en adelante tendríamos un pacto entre los dos. Consistía, sueldo ganado en un día, seria el dinero, que yo podría disfrutar los domingos.

Esta decisión de mi madre, admitida sin dudarlo, me ha ocasionado una motivación permanente, la he tenido siempre, a lo largo de toda mi vida laboral, tratando en todo momento, obtener mas dinero, poder disponer, de una buena cifra los domingos, y el resto de días de la semana, en beneficio mío, de forma indirecta de mi madre; y de mi actual familia, en momentos posteriores.

Con el tiempo, conseguí convencer a mi madre, de darme menos que el sueldo diario; podía quedarse con en resto, con menos, tenia suficiente, para disfrutar en mi ambiente los domingos; permitirme el lujo, de tener casi tanto o mas, que el “dotado” de la panda, por su “linaje” -es un decir-.

Mi primer trabajo, de forma permanente y remunerado, fue en un taller de fotograbado, se encontraba por “Lavapies” -*un sótano de la calle Ave María*-; el comienzo fue físicamente doloroso; al estar acostumbrado, a “fundir” las planchas de zinc, sobre el fuego, con alicates y palos en la “Institución de la Paloma”.

Al hacer la “prueba” de aceptación en el taller, observé el manejo de las citadas planchas con las manos; las tenían lógicamente callosas por el tiempo; yo, “ni corto no perezoso”, hice



lo mismo, me ocasiono, unas ampollas en las manos de aupa; al darse cuenta me facilitaron unos palos; me admitieron al trabajo, tuve que estar unos días, con las manos vendadas, hasta que desaparecieron las quemaduras y ampollas de las mismas.

El sueldo me pareció fantástico, me cambiaron a un taller, mas cerca de casa, en la Avenida de América, semisótano; desde el primer día, me dieron una buena acogida, me hicieron prolongar, para hacer horas extras; estaba supercontento por la "pasta" adicional, además mi madre, podía ir pensando en trabajar menos, al yo aportar algo de dinero al "clan familiar".

Todo no iba a ser de "vino y rosas", a las cuatro semanas, no me pagaron las horas extras, al consultar el motivo, no les había dado tiempo a tener "la pasta".

Un "compi" al salir del trabajo, me indico en realidad lo que pasaba, la empresa no estaba muy boyante, esto motivo al cobrar semanas después, la suscitada "deuda", despedirme; dado que además debía comenzar meses después el siguiente curso en La Paloma. Mi primer trabajo, fue efímero, digamos algo placentero y poco perdurable.

Ese verano, fue el primer año, en que la panda del barrio, nos lanzamos a ir a los "bailes legales", al aire libre o cerrados; en aquellas fechas, había por todos los barrios de Madrid, yo como era el "pipiolo" de la panda, tuve que falsificar mi carnet de la Paloma; lo utilizaba como identificación, para poder entrar en los mismos; en el acceso, era arropado por el resto de la panda, mayores que yo.

Dada mi altura en aquellos momentos, no tuve nunca ningún inconveniente, para entrar, y una vez dentro tampoco tenia problemas de bailar, como he dicho, resultaba ser un bailón; las chicas de aquella época, en los bailes, era lo primero y único que



admitían; luego podría venir, otros encantos y esparcimientos mas personales, pero tenias que mover los “huesos”, como los Ángeles, sino, no te jalabas una “rosca”.

Para mí, lo más divertido y aventurero, era ir cada domingo a un sitio distinto, en cualquiera de los cuatro puntos cardinales de Madrid, a bailar y conocer distintos ambientes y personas, cada cual más chocantes en función de las zonas “pateadas”.

Cuando llegaba el mes de Septiembre, comienzo de un nuevo curso en la Paloma, pretendía seguir mi formación profesional; un amigacho de la panda del barrio Miguel, (con el tiempo, la vida, le convirtió en mi impresentable cuñado), entonces trabajaba de “botones”, me barrunto que en la empresa hacia falta mas de su actividad; por indicación suya, me presente, me admitieron, lo que ocasiono dejar de ir a la Paloma; el “regustin de la pasta”, de ganar un sueldo, había calado en mi.

Lo que no podía pensar, pasado unos meses, me pudieran poner de patitas en la calle, causa: sobraba gente joven; al ser yo él ultimo en entrar “tenia todas las papeletas”; ese era el motivo, de no haberme dado, el uniforme de botones de la empresa, durante el citado periodo de tiempo.

Se avecinaba, volver a tener que dejar de trabajar, y lo mas grave, no poder seguir con mi formación profesional, al haberla dejado al comienzo del curso.

Una firma francesa de organización, Bedaux, estaba proyectando una nueva estructura en la “firma”; nos había realizado, pruebas entre todos los “jóvenes”, menores de 25 años -doce-, que estábamos en la empresa; paradojas de la vida, yo con mis 15 años escasos, fui el primero de todos, en las diferentes pruebas elaboradas.



Me dejaron fijo, en la Dirección Comercial, asignándome el cargo: "registrador de las ventas, y controlador de las existencias" a nivel central. La empresa de maquinaria agrícola y refrigeración, tenía sucursales con almacenes en toda España. A los 17 años cumplidos, tuve que viajar a varias sucursales, entre ellas Valladolid que era la sub-central de la empresa.

Por tanto, deje de ser "botones", me subieron el sueldo; con el tiempo, al cabo de casi dos años, también él amigote del barrio Miguel, dejo de serlo y paso a la oficina.

Dado el cambio, que se estaba dando en mi vida, tanto económico, como de status en el trabajo; decidí acompañado de Miguel, aprender de forma intensiva, en una academia del barrio, "Contabilidad"; lo que nos permitió, en el futuro encaminar nuestras vidas, él hacia la banca, y yo hacia Iberia.

Cosa curiosa a comentar, de aquellos momentos, en la citada academia, estudiando con nosotros, había una persona "altísima", llamada Arsenio; con el tiempo, coincidí con él en Iberia, llegando al cabo de muchos años, a ser vecinos en la misma casa, donde vivimos en la actualidad, "las vueltas que da la vida".

En la empresa, estuve de una forma u otra, hasta los veinte años, lo pase muy bien, me cultivé mucho con las personas que me rodee; entendí lo que es trabajar en la empresa privada, en aquellos momentos "muy paternalistas"; si te lo "currabas", tenias compensación económica sin tu solicitarlo.

La subida salarial, fue prácticamente todos los años, mi madre, pudo disfrutar de esos años, al aportar en casa mas de dinero de lo "habitual", para aquellas fechas; en esos momentos, no podía yo pensar, el escaso disfrute de mi madre de esos "beneficios".



Yo, estaba como en una nube, era considerado en la empresa, me permitían, llevar perfectamente mi actividad; tener una mecanógrafa compartida, que escribía mi correspondencia; por otro lado, me dejaban salir a atender a posibles clientes, que pretendían comprar maquinaria agrícola, otros enseres, o motocicletas.

Me permití el “lujo” de comprarme, a buen precio una moto, en la empresa, para mi uso y disfrute; el problema se me dio al “guardarla” por la noche, pretendía dejarla en el patio interior, en la casa donde vivía. Los vecinos no me lo consintieron, me ocasionó, tener que devolver la moto, pero sin perder nada de “pasta”.

No todo el monte es orégano, bruscamente deje de soñar, consecuencia la muerte del “dueño de la empresa”; él tenía las puertas abiertas, en los bancos al ser uno los “jerifaltes” de la Banca de Medina; de familia adinerada, formaba parte de la “maquinaria oficial del régimen establecido”.

Al morirse el indicado, los bancos “cerraron sus espitas” a los herederos, en las empresas del “magnate”. La empresa donde yo trabajaba, no estaba muy saneada y sé gestionaba, de forma poco correcta.

Estaba prácticamente en “quiebra” de unos 80 kilos de pesetas de aquellas fechas; tuvimos que convertirla, en una “suspensión de pagos”, eliminado del negocio de un “plumazo”, la sucursal de Barcelona y el sector de refrigeración.

Por aquellas fechas, en una de las frecuentes finales, de la entonces copa del generalísimo *-solía realizarla habitualmente el Athletic y otro equipo-*; vino la familia de Balmaseda a Madrid, entre otros mi tía Eugenia y Manolo, estuvieron en nuestra casa. De forma independiente, es decir por su cuenta, como siempre, también



vino Toñete, fue temporalmente, portero de Segunda División, era más conocido que Garibaldi.

De este comentario, tengo una anécdota que transcribo, estando con Toñete, en la calle de la Victoria, éste saludo a otra persona y me presento como su primo; lo curioso, yo a su vez le presente a Toñete a la otra persona, como un primo mío, por parte de mi madre, aunque éste, al principio no me reconoció, yo si, le dije quien era, así como su familia de Zorroza.

Años después, Toñete como sindicalista, estuvo más veces en Madrid, llego a conocer al padre de Mari, con el que hizo buenas migas, presentándonos, en una de las ocasiones a Nicolás Redondo, pero esto es otra historia.



Un año en el paro en la época del innombrable.

Durante el proceso de liquidación de la empresa, consecuencia de la suspensión de pagos, digamos oficial, los pocos trabajadores válidos, a duras penas permitía cobrar todos los meses; esto fue posible, al ser “engañado” el interventor o síndico, nombrado por el estado, para liquidar la empresa.

Por su cargo oficial en el estado, en su nombramiento liquidatorio, rara vez aparecía, a ejercer su actividad “extra”; le ocultábamos las posibles ventas, que se habían realizado y en consecuencia los correspondientes ingresos; a fin de mes, siempre que se podía, los liquidábamos, previo pago de nuestras nominas, y de su correspondiente sueldo, él también tenía que percibir, por su “actividad”, digamos presencial, si aun le quedaba algo.

Al final, todos los que quedamos, fuimos al “paro”, parece mentira, pero en aquellas fechas existía; lo estuve cobrando, hasta que entre a trabajar en Iberia, al año y medio después de la suspensión.

El innombrable, disponía de estos menesteres, supongo para los de su “cuerda”, que trampeaban y de esta forma, poder tener a sus acólitos callados.

A la empresa, como he indicado “contablemente”, la habíamos hecho desaparecer, de “birli birloque”, el sector de refrigeración; el “encargo” me permitió trabajar, en la nueva empresa, creada en ese sector; lógicamente en una economía sumergida. Durante el citado periodo del paro, tenía dos sueldos; a mi madre y a mí, nos permitió vivir algo mas holgado.

En la nueva empresa, llevaba toda la gestión económica, y técnica del sector de refrigeración; generando la contabilidad de



coste; diseñando en el taller, los muebles industriales de conservación y exposición refrigerados; así como el control, de la mano de obra del mismo, ayudando al jefe de taller, en estos menesteres.

La tienda estaba separada del taller, este último por la "guindalera", la primera por el "retiro"; casi todos los días, tenía que ir a primera hora, al taller para analizar, la actividad realizada el día anterior.

Posteriormente y en la tienda, gestionaba los contratos realizados por los vendedores; permitiéndome detectar, que uno de ellos, realizaba sus acuerdos, sin prácticamente margen, originando, por parte del "cheff", ponerle de patitas en la calle.

La falta de trabajo en el taller, durante el invierno *-las ventas de equipos industriales de refrigeración (cámaras frigoríficas, armarios de bares, vitrinas etc.), disminuían en esa época-*, ocasiono; previa consulta, y autorización del "cheff", diseñarme unos armarios de cocina para mi casa, los cuales pretendía pagarlos al coste, pero me los regalaron.

Diseñe los planos, así como los cortes a dar en la chapa, para su máximo aprovechamiento, y menor coste; el jefe del taller, no sé si equivoco, o para darme "coba", al llegar uno de los días a la factoría, como estaba acostumbrado; evidencie su ocurrencia, poner chapa de 1 mm, cuando realmente debería ser de 0,7 mm como máximo.

Me hicieron unos armarios que parecían cajas fuertes, en lugar de lo diseñado; pensaba que al colgarlos en mi domicilio, tirarían el tabique; situación que no se dio, de verdadero milagro; estos armarios, instalados en mi casa, fueron a todos los efectos "irrompibles".



Pese a mi juventud, no había cumplido los veinte; durante ese año aprendí: a interpretar, resolver, tomar decisiones; convivir con: muchas situaciones laborales, profesionales, económicas, contables, y de gestión; permitiéndome, tener una base, para mi futuro laboral, enriquecida años después, con mis estudios personales.

El trato con mi jefe, fue correcto, amable, muy diluido; él, mientras tanto, seguía liquidando, la empresa anterior heredada. A él y hermanos menores, se la había proporcionado el magnate de su padre; como he indicado, había muerto, dejándoles una “pildorilla envenenada”.

Curiosamente, hasta me invito a su casa, donde conocí a su mujer, hijos, y hermanas de su esposa; él estaba casado con una hija de los Marqueses de Yanzol.

Con el tiempo una de las hermanas, que conocí entonces, por cierto muy guapa; la que se dice pudo ser hija de Serrano Suñer y no de su padre legal; fue la que inspiro, como “musa de la transición” -Carmen Diez de Rivera- a Adolfo Suárez, y al actual rey Juan Carlos I; la realización de la maniobra, del cambio en España, a la muerte del innombrable.

De aquellos momentos, conservo una serie completa de sellos nuevos, del innombrable; me los regalo mi jefe, en aquellos momentos tenía un valor filatélico, muy elevado; hoy supongo y dado el “relevó”, será menor, aunque por su antigüedad, algo valdrán.

Solo “un pero desgraciado”, de triste memoria, de esta época, lo recuerdo y describo, un proveedor de la primera empresa, fabricante de trilladoras en Eje de los Caballeros, en Aragón. Toda



su producción anual, se la vendía regularmente, a la empresa donde empecé a trabajar.

Por no poder resarcirse el citado fabricante, de sus deudas con sus acreedores; al no recibir los pagos por su fabricación, por parte de la empresa en "suspensión de pagos", donde estaba "currando", el pobre desgraciado y falto de recursos, se pega un tiro.

La noticia salió en los periódicos, no paso el asunto de ahí; causa, la influencia, del citado magnate, en las estructuras de los "vencedores", capitaneados por el innombrable.

En aquella época, disfrutaba en Madrid, de lo lindo, no tenía ningún interés, en irme a Balmaseda; entre otras cosas porque las vacaciones eran muy pocos días; los domingos bailando, jugando a las cartas -mus-, y lo que se mediara; me permitía disfrutar mucho para mi edad, gracias al dinero que podía manejar.

Por otro lado, gozaba de mi madre y con mi madre, de todo lo que nos apetecía: teatro, cine, comer fuera, ir de excursión por los alrededores, conocer palacios, museos y todo lo que se terciaba.

Las chicas me duraban poco, no pretendía atarme de momento, como ya habían hecho alguno de la panda; prefería ir a bailar, disfrutar y si se terciaba algún tema, aprovecharlo.

Entre semana, la mayoría de las veces las daba plantón y no iba a la cita concertada, el domingo previo, era un cara, lo reconozco; creo ser debido a mi corta edad, mi actividad laboral, lo a gusto que estaba con mis amigos, y lo contenta que veía a mi "vieja".

Aquel verano de 1961, Paco uno de la panda, de mayor edad que el resto; salía con "Clarita" la hermana de Luís, trabajaba en una



empresa de abrasivos; le dio por echar instancia en IBERIA, y ponerse a estudiar, para preparar los exámenes.

El sabía como brujuleaba, tanto en el trabajo, como los conocimientos matemáticos y contables, adquiridos, era el único de la panda con estudios.

Además, de haber estudiado cosas concretas, tanto en la Paloma, como particularmente; tenía realizado el bachiller elemental y superior; me pidió que si le podía preparar y enseñar, para las pruebas, cosa que hice encantado, esto le ocasiono, aprobar y entrar en IBERIA.

Me pareció de perlas su ingreso, nos propuso al resto de la panda del barrio, echarnos las instancias, para las futuras convocatorias, cosa que realizo; cada uno trabajaba en sus actividades y no teníamos ningún interés, en cambiar, por lo que nos olvidamos de las citadas solicitudes.

No obstante, a mí, al ir la empresa al “traste” y estar en el paro “ficticiamente”, me preocupaba la incertidumbre de mi futuro; aunque en la nueva empresa, mangoneara a mi gusto; no pensaba en ningún momento, cambiar de empresa y menos entrar en la empresa IBERIA, “que poco futurólogo soy”.



Breuerias de mis vivencias "currantes"



Cambio de rumbo e ingreso en IBERIA

Las instancias depositadas, para el resto de la panda, consecuencia del feliz ingreso de Paco en IBERIA; origino que un jueves de Agosto del año 1962, llegara al barrio de Chamberí, de forma imprevista, cartas de citada empresa, para la realización de las pruebas de acceso, el sábado siguiente; lo que además de sorpresa, fue un bombazo para todos.

Tanto “Luisillo” (hijo de Satur la del estraperlo) como yo éramos hijos de viuda, la “fe de hijo de viuda”; nos libraba de ir a la “mili”, se suscito, la necesidad de presentarlas en Iberia, Luís se ofreció llevarlas; “faena” realizada al día siguiente viernes, en la calle Rey Francisco, donde estaba la Dirección de Personal; regreso decepcionado, le dijeron, no ser posible presentarse, en aquellas circunstancias.

Le comente que no hiciese ni caso, y nos fuéramos con el resto de la panda, el sábado, para examinarnos en el Patronato de Apuestas Mutuas, ubicado por aquellas fechas, en una bocacalle, de la calle de Atocha, cerca del teatro Español.

Iniciativa que realizamos, pero con tan mala fortuna para él, *-nos admitían, según el apellido, por distintos accesos-*, en su puerta, estaba la persona, que el día anterior, le había dicho, no poder presentarse a examen, por ser hijo de viuda y no le dejo pasar.

En mi caso accedí, sin ningún problema (debería ser nuestro sino, años después ingreso en la empresa, a través de AVIACO, pero esto es otra vivencia que describiré), presentando mi DNI.

Espere al resto de la panda del barrio, entre otros a Mariano, al pretender pasarnos los exámenes; detectamos que Luis no pasaba;



estábamos dando “el cante”, esperándole de pie y procedimos a sentarnos juntos.

Durante el examen, le pase a Mariano los cinco problemas de matemáticas (le dije: trata de hacer el primero, al ver que lo tenía mal, le pase “todos”), a los otros de la panda, no fue preciso pasarles todos los “papeles”.

El dictado no fue necesario pasárselo, la forma de trasladar, el texto al papel era por transmisión oral, en voz alta a los candidatos; te permitía, realizar el mismo con mucha tranquilidad y resultaba de lo más fácil, no cometer faltas. En cuanto a los ejercicios de contabilidad y balance de situación, se los pase completos.

Lo más fantástico, me sucedió, en el ejercicio de geografía, en él me explayé; nos pedían, *latitud y longitud, el día y la noche, y orografía y geografía de España*, y lo “sembré”, pasándole las hojas a Mariano para que fuera tranquilamente copiándolas.

Lógicamente tenía experiencia, en exámenes al haber cursado los dos bachilleres y ningún miedo escénico, situación que para Mariano (por cierto el hijo mayor del panadero), era nueva, nunca se había examinado, desde finalizar la primaria.

En los últimos momentos del examen, ve como “recolecto”, mis papeles de la prueba, para proceder a entregarlos al tribunal; él también pretende entregarlos, le “increpo” casi en voz alta “que haces”; tu ahora te esperas, y observas por donde entrego yo el examen; dentro de unos diez minutos, y después de diversas entregas, das los tuyos, por el otro lado de la mesa del tribunal, “quieres que vean que son dos exámenes clavados”.



Esta situación rocambolesca, fue beneficiosa para los dos, en un examen para “ciento cuatro plazas”, nos presentamos del orden de “mil cuatrocientas personas”; no lo habíamos preparado, los resultados fueron: yo fui el primero y Mariano el sexto de las listas provisionales.

Quince días después del primer examen, en la prueba siguiente de mecanografía, a mí casi me mandan a la calle (baje al noventa) y Mariano, al trabajar en una notaria, le daba a las “teclas” que era un primor, le ocasiono auparse en el primer puesto, con un gran margen.

En la última prueba, un examen psicotécnico, origino que Mariano, mantuviese, el primer puesto por los pelos; quedándome definitivamente, en el puesto diecisiete, dando un gran salto, desde el noventa.

Una vez aptos los dos, ingresamos en Iberia, terminamos en la Dirección de Material; por esas fechas Paco, estaba en la Dirección de Administración, en el edificio del cine Roxy en Fuencarral, al lado del barrio.

Esta clasificación, le permitió, durante un tiempo, “presumir” a Mariano, de ser, el numero uno de su promoción, lógicamente no delante de mí; él me reconocía, que le había pasado el examen, esta situación se mantuvo, hasta realizar, los primeros exámenes de ascenso de categoría, en Iberia, donde se le vio el “plumero”, al no obtener el ascenso.

Los ciento cuatro de nuestra promoción, optábamos, a solo las cuatro ultimas plazas, una de las cuales fue para mí, la segunda, igualado en nota con el primero; con una nota muy superior, a las del resto de las obtenidas, por los candidatos a las 166; a las que **no**



podíamos optar, dada la antigüedad de nuestra "quinta"; Mariano como ya he dicho, en esta situación no "saco provecho".

Mis primeros "momentos" en Iberia, fueron muy llamativos, en poco tiempo, me pasaron muchas cosas; con mis veinte años recién cumplidos, en el fondo un "chaval", casi no había salido del cascaron.

En Rey Francisco, una vez pasado el examen medico, al proceder a realizarme el correspondiente contrato; me dijeron si quería ir a trabajar a Barcelona; la "cara de asombro", que debí poner, debió ser mayúscula, sin llegar a decir nada; dado mi aspecto juvenil, cambiaron de opinión, y me mandaron al aeropuerto de Barajas, en concreto a Material en la zona industrial, a la entonces Dirección de Producción.

Esto fue un sábado 15 de septiembre de 1962, la fecha arrastro, muchas consecuencias posteriores; a tres o cuatro de los que estábamos en Rey Francisco, nos habían destinado como he indicado a Barajas; entre ellos Mariano, decidimos irnos ese mismo día por nuestra cuenta, a la citada zona industrial, lo tomamos como una excursión.

En aquellas fechas, era un viaje al extrarradio, para mi, no era el primero, como he indicado en otro capitulo; con todos sus problemas logísticos y de combinación, para llegar a nuestro desconocido destino; "nos aventuramos", después de utilizar varios medios de transporte, metro y autobuses, llegamos, a lo que en aquellas fechas, era el pueblo de Barajas -no pertenecía a la villa de Madrid-.

El primer contacto en la zona industrial, lo tuvimos con una persona, que nos oriento como llegar, a la secretaria de la Dirección; para realizar nuestro acto de presencia, ese compañero fue Roberto



Company, posteriormente, durante muchos años, el secretario del entonces Comité de Empresa.

A continuación y antes de dar, con la citada secretaria, vimos un accidente de un trabajador, que se desplazaba en una moto; al derraparle la misma, su cabeza se dio con una puerta enorme de dos hojas; resulto ser la del taller de motores, una vez atendido fue llevado al botiquín; dejando una huella, al hundirse uno de los paños de chapa, de una de las hojas de la puerta. No fue un buen principio que digamos.

Una vez que dimos, con la indicada secretaria de dirección, curiosamente, en el mismo edificio del taller de motores, conocido como el edificio de Dirección; nos atendieron, tomaron nota de la información que aportamos, dándonos de alta en la empresa el citado día quince.

Nos indicaron que el lunes siguiente fuéramos, al hangar de Reactores -numero II- situado a la espalda del edificio de Almacenes, que con el hangar de Hélice -numero I-, situado a la espalda del edificio de dirección, formaban la única zona industrial de la citada Dirección de Producción.

Eran los únicos edificios en aquellos momentos, existentes en citada zona industrial; además del que había previo al de Almacenes, en la carretera, de Talleres Generales, donde contactamos con el indicado Roberto.

Ese día, “sin saberlo” se acababa nuestra actividad laboral, volvía a comenzar nuestra excursión, de regreso a nuestros barrios respectivos; sabiendo donde y a que hora, el lunes siguiente, teníamos que tomar el “trasto bus”; es decir Cuatro Caminos, a los de la “panda” admitidos, a las 06.40 para entrar a currar a las 07.30 horas.



Ese viaje aventurado, ocasiono positivos frutos; ingresamos un 15, el resto de "compis de mi quinta" ingresaron un 17; estar delante en el escalafón; nos pagaron el mes completo y a los otros medio mes; en Navidad, nos correspondió, 4 meses de paga y a ellos 3½; por ultimo y al año siguiente, ya fijos en la empresa, nos dieron 4 meses de beneficios del año anterior y a mis "compis" 3½.

Esta ironía económica continuada, les empezaba a indigestar, por haberse incorporado ellos el lunes, no como nosotros el sábado en plan visita; por otro lado, el lunes ya tenía destino y mesa de trabajo, en el hangar de reactores con los maestros.

Por cierto y aprovechando, lo indicado antes de la paga de beneficio, me habían admitido fijo, esta acción fue por casualidad; llevando mas de tres meses y menos de seis "currando" en el hangar con los maestros, tuve la suerte de frente por lo siguiente.

En una de las ocasiones, que de forma habitual, solía ir a la secretaria del hangar; donde estaba el único ingeniero aeronáutico, Sr. Latova, no le conocía personalmente; en mi segunda semana de trabajo, sin querer, casi lo tiro por las escaleras; en mi "alocada" subida de las mismas, para dejar a su firma, los "papeles" de los maestros de taller.

Subía de forma precipitada, para mí, todo era novedoso y estaba en mi salsa, viendo de cerca aquellos aviones a reacción - DC8 y Caravelle-; manipulando la actividad a mi antojo, al no tener ningún mando administrativo directo, le empuje ligeramente.

Como digo, tuve la suerte de frente, Rojas así se llamaba, el administrativo que estaba en la secretaria, con su jefe Nájera; me comenta, como es que no había presentado, en la fecha prevista, el informe de mi aptitud; para quedarme fijo en el trabajo, estaba a punto de prescribir, el tiempo establecido.



Le increpo, de que me estas hablando, y el me “larga” un documento, que teóricamente, tendría que haber rellenado mi mando superior administrativo.

Le digo, al estar solo con los maestros, no tengo mando; por lo que coopera, me indica, con la información disponible, quizás podría, cumplimentarlo, uno de los entonces maestros de taller.

Al detectar estas dudas, en la secretaria del Hangar; consulte al Maestro Jefe Sr. Vázquez, me dice, rellénelo y entréguelo en secretaria; para él “funcionaba” feten.

Ni corto ni perezoso lo cumplimente, siendo posiblemente esta, la forma de no verme en la calle; por la falta de citado “documento”, lo efectúe con mis criterios y sin ninguna supervisión.

Como he indicado en su momento, soy poco futurólogo, pero creo, que de forma directa, he incidido en mi trayectoria laboral; cambiando el rumbo de mi vida, al tomar decisiones, como la de evacuar por mi cuenta un documento; que al resto de “compis de quinta”, se lo tramitaron sus jefes directos.

Al ser “único” de mi grupo laboral, en el lugar de trabajo, podría haberme ocurrido, el dejar la empresa por no ser “acto”; al desconocer un aparente y simple trámite, o se podrían haber creado problemas “burrocraticos”, curiosamente siempre los he odiado.

Este cambio drástico, de mi actividad laboral, conllevo una mejor forma de vida, para mi madre y para mí, de vivir mejor en casa; ella dejó de trabajar a “destajo” en Espasa Calpe, pero por desgracia ya estaba tocada, por los esfuerzos realizados.

Vivimos unos años muy admirables y agradados, de mucha convivencia, parece en la distancia, de saber los dos, los pocos días, que nos quedaban de vivir juntos.



En la panda del barrio los mayores, ya brujuleaban con sus respectivas medias naranjas; los que formábamos la cola de ratón de la panda, pasásemos a integrarnos en otra, como cabeza de león.

A Miguel y a mí, nos ocasiono incorporarnos a la panda donde estaba Luisillo; ir a los bailes cuando nos apetecía, o incorporarnos a los guateques, que la nueva panda, más joven, organizaba en casa de alguno o alguna de su cuadrilla.

Algunos domingos, cuando no teníamos otros planes, íbamos a citados guateques, donde trataba de bailar con la que me apetecía, sin más intereses personales al respecto.

Pero ocurrió nuevamente, en citados guateques, algo que me ha marcado para el resto de mi vida; surgía como "el Guadiana" aparecía y desaparecía, es decir no era constante, una chica que me hizo "tilín", desde el primer momento.

Como ya he narrado con anterioridad, me pasó con otra chica; esta vez no estaba dispuesto, digamos a perderla por culpa de otros; dado que mi situación era distinta, era más mayor, tenía dinero, no mucho pero tenía.

Ese flechazo, fue profundo y único, citada "mozuela", vivaracha, alegre, jovial, simpática, guapa y bailona, sería la que en la actualidad, es mi esposa y la madre de nuestros hijos, Mari.

A finales del 62, el menda, salía, digamos con "mi chica", iba a buscarla a su trabajo; no muchas veces, esa es la realidad, después de salir del mío en Barajas, sobre las 19:30 (hacia horas extras, como todo "perro pichichi" en la empresa); la recogía en la calle Villanueva, siendo observado por el resto de sus compañeras, daban su conformidad, digamos si era un buen "tipo", para Mari.



INTERIOR ESTACIÓN BILBAO-BALMASEDA



FACHADA EXTERIOR ESTACIÓN BILBAO-BALMASEDA
LA CONCORDIA



ESTACIÓN BILBAO-BALMASEDA



ESTACIÓN DE ALANDO



ESTACIÓN BILBAO-BALMASEDA
INTERIOR



ESTACIÓN
EXTERIOR
BILBAO-
BALMASEDA



Brevarias de mis vivencias "currantes"



TREN
ACTUAL
BILBAO-BALMASEDA



TREN DE CARBON VIA ESTRECHA



TREN DE VIA ESTRECHA-DE CARBON



TREN DE CARBON DEL NORTE



MAQUINA DE VAPOR TREN
EXPRESO DE LARGO RECORRIDO



MAQUINA DE VAPOR



JEFE DE ESTACION



MAQUINA DE VAPOR
DE LARGO RECORRIDO



MAQUINA DE VAPOR RED NORTE



VAGON DE
TREN



VAGON DE TREN DEL NORTE



VAGON DE TREN DE
VIA ESTRECHA
ACCESO
EXTERIOR



Breves de mis vivencias "currantes"



ESTACIÓN DE MIRAVALLES



ESTACIÓN PRÍNCIPE PÍO
EN MADRID



MADRID
ESTACIÓN PRÍNCIPE PÍO



ESTACIÓN DE ABANDO
EN BILBAO



INTERIOR DE LA ESTACIÓN DE LA
ROBLA TREN BILBAO-BALMASEDA



RÉVISOR DEL TREN



TÍPICO CARRO PARA TRANSPORTAR PRODUCTOS AGRÍCOLAS, FENOS Y VERDURAS



CARRO PARA
SER TIRADO
POR BURRO



CARRO DE BUEYES DE ALDEA NORTEÑA



CARRO PARA SER TIRADO POR BUEYES



CARRO CON BURRO



EXCESO DE PESO
BURRO POR LOS AIRES



Breuerias de mis vivencias "currantes"



TRANVIA TIPICO
DE MADRID
DE 4 ENTRADAS



TRANVIA TIPICO DE MADRID A TOPE



TRANVIA
TIPICO DE
MADRID

CAMBIO DE TROLE



TRANVIA DE CUATRO ENTRADAS



TRANVIA TIPICO DE MADRID



ACELERADOR Y FRENO DEL TRANVIA



MERCADO DE OLAVIDE
EN CHAMBERÍ



VOLADURA DEL MERCADO DE OLAVIDE



ESTACIÓN DEL METRO
RED DE SAN LUIS
GRAN VÍA



PASEO DE RECOLETOS CON SUS
SILLAS PARA ACCEDER A LOS PARANTES



PASEO DE RECOLETOS
SILLAS CLÁSICAS





Brevarias de mis vivencias "currantes"





Fechas posteriores, al día de Reyes del año siguiente, una noche en el portal, cuando nos despedíamos; la que hoy es mi mujer, me plantea muy seriamente, de que iba lo nuestro; su hermana mayor, que estaba saliendo con mi amigo Miguel (nuestro deshonesto cuñado), le había dicho que los “reyes Magos”, le había traído una novia.

Yo ni corto ni perezoso, con la rodilla en tierra, (parece que lo estoy viendo), la dije si tengo que declararme, me declaro; desde el primer momento estaba loco por sus huesos, los quería “toos pa mi”; en ningún instante pretendía tontear con ella, iba en serio, como así ha sido, y esta “vivo” hasta los momentos actuales.

Podría decir, sin ninguna duda por mi parte, ha sido el amor de mi vida, lo sigue siendo; a mi manera la quiero y la adoro, reconozco quizás, externamente no lo he demostrado, siempre y en todo momento como debía. Los palos que nos han dado la vida, nos han quitado algo de la alegría de entonces, la disfrutábamos, dada nuestra juventud, y ganas de vivir y divertirse, sin embargo se ha sedimentado nuestra relación por los años transcurridos juntos.



Breverías de mis vivencias "currantes"



Inicio en los hangares, de la Dirección de Material

En el hangar, donde se reparaban los aviones a reacción, “para mi era sueño”, al encontrarme “solo”, y no depender de ningún jefe administrativo, al principio ocasiono, tener que ponerme en mi sitio, funcionalmente podría disponer, de muchos “jefes especialistas”, algunos de ellos “filosofaban”, al pretender ejercer ese derecho, sobre mi.

Los comienzos, a mi manera me los curre, enseguida “percibí”, a quien debía atender, en sus demandas o solicitudes; y a quien le debía dar un consejo, para que encaminara, sus insuficiencias, por vía jerárquica.

La necesidad, debería tramitarse a sus mandos, por vía regulada, de esta forma, atendería solo a los Maestros Jefes; no al resto de Maestros y Jefes de Sección, prevaleciendo mi criterio, de esta forma, pase a estar considerados por todos en el hangar.

Lo primero, me dijeron, al ser el “administrativo”, tenia que saber que trabajos debía realizar; me asignaron una mesa con su maquina de escribir; suplí al fallecido montador Ocaña, vecino del barrio, que hacia las veces de “administrativo”, saliendo este a trabajar al hangar.

Ese primer lunes me indicaron, si quería quedarme por la tarde, para realizar horas extras, con cara de sorpresa le indique al maestro, mi madre me esta esperando al mediodía en casa, al no haberla avisado previamente.

Le dije si no había inconveniente, me quedaría al día siguiente, aunque no sabía en aquel momento, muy bien para que. Esto al maestro le sorprendió, pero me indico, no había ningún inconveniente.



Mi actividad laboral con los maestros, fue creciendo y evolucionando; era el dueño de los "tiempos de mi actividad", me permitía tener total libertad, se fue generando, el incremento de la laboriosidad; ocasionando con el tiempo, tener que incorporarse conmigo otro administrativo; un gran amigo y compañero, Juan Bautista Rodríguez Charles; Dios le tenga en su gloria, ha fallecido hace unos años.

Una curiosidad, mucho antes de incorporarse "Charles"; tenía que llevar diariamente, al edificio de dirección -Taller de Motores-, una información con las lecturas de las revoluciones, de los motores de las flotas DC-8 y Caravelle.

Diligencia que meses después, deje de realizar, al asignarle la retirada de la misma -como única gestión-, a un maestro del citado Taller de Motores; le habían dejado en plantilla, pero sin actividad jerárquica, al ser un "vívales". De forma continuada y diaria, *-hacia mas horas, entre jornada laboral y horas extras, que horas tiene el día-*, parece ser que durante meses.

En aquellas fechas, esta situación, podría darse de forma ocasional o puntual no continuada, solo en los hangares; nunca en el Taller de Motores y debido a que los aviones, se tenían que tener listos en todo momento.

Como indicaba, en mi peregrinaje diario, para llevar las lecturas, de las revoluciones de los motores, me ocurrió el asunto que relato, para mi llamativo; podría darse más, pero lo ignoro, dado el escaso, poco, o nulo control existente, de algunos de los empleados, en aquellas fechas.

El lunes y martes, de la primera semana de las entregas, me encontré, en un amplio despacho -con unas 8 o 10 mesas- del



edificio de Dirección; a dos administrativos; me saludaron y se presentaron, admitiendo los documentos que llevaba, para ellos.

La sorpresa relativa, se dio el miércoles y jueves siguientes, encontrándome con otros dos nuevos administrativos, *-al principio creí haber entrado en otro despacho-*, en el segundo intento, me hicieron pasar, nuevamente, me saludaron y se presentaron.

Lo más llamativo se dio el viernes y sábado, final de la indicada semana, entre sin ninguna duda, topándome con una tercera pareja de administrativos; volviéronse a presentar, sacándome de mis dudas; me indicaron, rotaban semanalmente los seis, en parejas de dos, al no haber, contenido ni actividad, suficiente para todos, en el citado despacho.

A mí me produjo una gran extrañeza al proceder de la empresa privada, esto no se daba ni por asomos, pero detecte, por los primeros indicios, *“el que no corre vuela”*.

De ahí aquella frase, que se comentaba entre el personal; aludida en boca, del Director de la Empresa Sr. Gómez Lucia, *“quería tener de forma permanente, a toda la plantilla en los hangares, por si había un fuego, para poder ser apagado”*.

En aquellos momentos Iberia, pretendía realizar, en el hangar, una gran modificación, en la flota DC-8, *“modificación de los bordes de ataque”*, esta fue, la causa principal, de la incorporación de Charles.

La finalidad, aumentar la autonomía de la flota, y poder dar el salto del “charco”, de forma mas asequible, siendo la única compañía europea, que tenia autorización para su realización, en sus instalaciones, dada la calidad, de la mano de obra existente en los hangares; *“campana de la llave y la rosa”* (que gran verdad).



Se incorporo con el objetivo, de ayudar a llevar controlado, la ejecución, de los correspondientes boletines a realizar; la asignación de la mano de obra; poder facilitar, unos avances muy concretos, de los costes empleados en su realización, tanto de mano de obra, como de materiales empleados, -el embrión, del futuro Control de Producción, no existente en esos momentos-.

La inversión era menor en España, y no se daba el coste añadido, de enviar en vacío, ida y vuelta, los aviones desde NYC a LAX (lugar donde estaba, la fabrica Douglas, como tuvieron que efectuar el resto de cias europeas).

Se consiguió, con un equipo fijo de personas, en jornada habitual de 07:30 a 19:00; utilizar, menos de la mitad de tiempo, entre el primero y el último, de los cuatro aviones modificados; pasando, a realizar la transformación, de cuarenta y dos días, a diecinueve días (todo un récord).

Las cias aéreas europeas, querían "contratarlos"; la dirección de la CIA lo tuvo muy presente, para su actuación futura; originando la expansión en ciernes, de la Dirección de Material, como del resto de la empresa, a finales de la década.

Entre Charles y yo, pusimos patas arriba, la entonces documentación, de los aviones en papel, en poder de los maestros; fue una labor de uno a tres años, estaban totalmente mal actualizados; hojas duplicadas varias veces, faltaban otras, etc.,

Esta actividad, se realiza a conciencia, no tirando ninguna hoja, aunque algunas **no** fueran las ultimas; las cruzábamos con un texto, para que esta información, la tuvieran en "cuarentena", cualquier persona que consultase los manuales.



Terminaron viniendo a consultar nuestra documentación, todo el personal del hangar; entre ellos el único Ayudante de Ingeniero Aeronáutico, Sr. Garvia, años después, los nuevos ingenieros, que fueron entrando.

Al considerarme “*un ratón de biblioteca*”, y dado, el conocimiento adquirido con la documentación; me permitía ayudar, a los especialistas, para localizarles con suma facilidad; las zonas del avión, que querían consultar, así como las piezas que precisaban.

Al principio les molestaba, según fueron apreciando mi facilidad, no ponían ningún reparo; pedían les localizase ciertas cuadernas y zonas del avión, dentro de sus diferentes “sistemas” definidos, de funcionamiento.

Es decir toda una gozada, disfrutaba con mi trabajo, para mi “no era nada administrativo”; salvo los nombramientos de turnos y cuadrantes de las diferentes especialidades; lo resolvimos mediante esquemas plastificados, y a la vista de todos los especialistas; agradeciéndonos saber con exactitud y antelación, cuando trabajaban y cuando libraban los domingos y festivos, así como en que turnos se incorporaban cada semana.

Esta época para mí fue sorprendente, además de disfrutar en la actividad; me llevaba con Charles de maravilla, formábamos un “equipo” sin fisuras, y en todo momento, útil para la marcha laboral de los especialistas.

Entre nuestras actividades extralaborales, teníamos que llevar la gestión y administración, del dinero del café, o el consomé; estos se daba en el cuarto de herramientas, al precio irrisorio de “una peseta” la consumición; disfrutaba del “negocio” todo el personal, fuese o no del hangar.



Lo más llamativo, desde las 22:00 de la noche a las 07:30 de la mañana, todos los días; el consumo, para el personal presente en el hangar, era "gratis"; dado, el frío soportado en el mismo a esas horas; las puertas, no se podían cerrar del todo, por tener aviones, a caballo entre el hangar y la plataforma exterior.

La intendencia de esta actividad, ocasionaba debido a su deterioro, por su gran utilización; tener que comprar las cafeteras, cada seis u ocho meses en Italia, vía especialistas; el dinero recaudado, daba para esto y para mas; el café, nos lo traían los "pilotos", debajo de sus asientos, desde Río.

Esta ultima adquisición, se realizaba mediante "trueque", es decir no empleábamos dinero; al mecánico de Iberia en Río, Morquecho, le enviábamos productos alimenticios, principalmente pescado que adquiríamos aquí, como merluza, mero, etc.; lógicamente, nos lo transportaban, nuestros indicados comandantes.

Parece mentira pero es cierto. En aquellas fechas los comandantes y segundos pilotos, tenían un trato muy especial con los maestros; iban con frecuencia, a los hangares, para informarse e ilustrarse de y con las averías; e incluso les facilitábamos la documentación de los aviones que editábamos Charles y yo para los especialistas. Nos lo curramos muy bien, también es verdad, hicimos muchas horas.

Lo más significativo, con ese dinero, correctamente administrado de los "café"; solíamos prestarlo, temporalmente a los especialistas; a algunos no les llegaba "los monis" a fin de mes; previa autorización del Maestro Jefe, al que le pedían el "adelanto".

Si se disponía, se les facilitaba, sin ningún interés, condición: reponerlo con la siguiente nomina, la misma, se realizaba



en efectivo y en los hangares. No debía haber entonces, Cajas ni Bancos, donde gestionar los ingresos de los “haberess”.

Al final de cada año, con parte del dinero remanente, se solía comprar un número de la Lotería Nacional, participaban de forma lineal, toda la plantilla del hangar, desde el Ingeniero Jefe, al ordenanza.

“Por suerte no toco ningún año”, confirmo la frase; no se daban participaciones, solo se reflejaba en el “tablón de anuncios”, el numero y el importe de cada participación; temblaba, con solo pensar si tendría, que hacer cuentas, para dar y pagar el posible premio entre todos, aunque no me hubiera disgustado, hacer citados cálculos.

Por cuaresma, “esmeradamente” se realizaban en los hangares, ejercicios espirituales para todos; dándonos la empresa en esos momentos “bocatas”, para nuestra alimentación, por la concentración eucarística; como puede verse España era un modelo de país, digamos bucólico y con una buena cantina -24 horas- en el Hangar I.

Cada día era una novedad para mí, por la casuística dada cotidianamente; debido a la utilización, de la destreza y la imaginación, del formidable personal que sé tenia; la falta de medios físicos, principalmente de piezas, dado su precio por un lado; y la limitada economía, entonces de Iberia; antes del despegue económico que se dio en la década de los setenta.

En una ocasión, nos informaron: un avión DC-8, al despegar de Riód; la torre de control, del citado aeropuerto, informo al Comandante, haber apreciado, el desprendimiento de algunos objetos del avión; pasado un tiempo de vuelo, se lo reconfirmaron,



al advertir en la pista resto de ruedas y de fuselaje, el avión ya había puesto rumbo a España.

En Madrid, se monto un despliegue, los maestros de taller, se acercaron a la entonces torre de control; para observarlo en un sobrevuelo previo del avión, con el tren de aterrizaje sacado; desde tierra se veía, cinco ruedas del tren principal reventadas.

El comandante, quiero recordar, se llamaba Bengoa, ni corto ni perezoso procedió al aterrizaje; apoyando el avión sobre la pata del tren principal, digamos entera y el tren delantero, de esta forma recorrió la pista; cuando perdió velocidad, dejó caer, la otra pata del tren principal; me quede "pasmao" por la pericia; el avión fue aparcado, pasaje en tierra y allí no había pasado "nada".

En otra ocasión, uno de los escasos días con nevada, en el invierno de Madrid; a otro avión DC-8, con el pasaje a bordo y su tripulación, con destino a MEX, le tuvieron que llevar al hangar, para quitarle la nieve.

La actividad fue realizada, por los mozos del hangar, con escobas, subidos en las alas del mismo, "barrían la nieve"; otros procedieron a lanzar, una soga por encima del fuselaje, para quitar el resto, de forma manual, deslizando la misma, por todo el "tubo" del avión.

La cara de asombro, de los pasajeros, era indescriptible, fue una pena, en aquellas fechas, no existiera los tomavistas o videocámaras o móviles actuales; para captar, las expresiones faciales, de los pasajeros.

Eliminada la nieve, se puso en marcha el avión, se sacó del hangar y el comandante se fue a la cabecera de pista, despegando rumbo a México.



Posterior al suceso, el Sr. Vázquez maestro jefe de taller, diseño y mando elaborar -“curramos” en los bocetos de los planos- un deposito, que en vacío, pudiera lanzar un gas con una boquilla, evaporando la nieve o hielo de las alas.

Al citado maestro, en aquellos años 60, la firma Douglas, fabricante de los DC-8, le premio con 500.000 Ptas. de aquella época; por sugerir, un sistema de control de cierre, de las compuertas del “tren de aterrizaje”, de los aviones citados.

Objetivo: evitar dar una “falsa alarma”, en la cabina de los tripulantes, “de cierre incorrecto”; ocasionaba proceder a regresar al aeropuerto de salida, previo “vaciado rápido” del combustible.

Esta decisión de las tripulaciones, que “manejaban” los aviones DC-8, en todas las cias del mundo, implicaba unos gastos a las empresas aéreas, y unos trastornos a los pasajeros usuarios de las mismas de mucha consideración.

Este informe o sugerencia, me toco transcribirlo, en la lengua de “Shakespeare”, para su envío a la citada firma; la misma ordeno, una vez analizada y ratificada la propuesta, la incorporación automática, de citado mecanismo, en todos los aviones fabricados; volaban en todo el mundo, en distintas compañías aéreas.

No todo mis recuerdos, están relacionados, con la actividad laboral, en el lateral del hangar II, donde actualmente esta el edificio de IERA; era un descampado, muy bien utilizado, en los momentos de ocio, cuando no había “curro” en el hangar, con buen tiempo, en el verano se podía tomar el sol.

Algunas veces, en que no había avión en el hangar, los especialistas estaban sin trabajo; lo aprovechábamos, para ponernos a jugar al fútbol, algún breve partidillo, cuando hacia buen tiempo.



En otra ocasión concreta, estuvimos a -17° C, con aviones dentro de hangar; no había quien trabajara en los mismos, ocasionando dar la orden de no tocar los aviones, para evitar quemaduras en las manos.

Por otro lado, nuestra *-de los dos administrativos-* gestión económica de producción, empezó a dar frutos, mandábamos fabricar, piezas a talleres; empezábamos, a marcarles mínimos de stock con un P/N, muchas solicitudes de fabricaciones se repetían, a la demanda, y no por falta de citadas piezas, en Stock.

En otra ocasión detecte, una incorrecta orden de trabajo; existía una diferencia, entre lo contratado, y lo ofrecido de forma habitual a la cia KLM; le consulte al Maestro Jefe, una solución.

El contrato suscrito por la indicada: dos días a la semana de 04:00 a 08:00 precisaba de un peón, para la atención de su avión; realmente prolongaban, haciendo horas extras, en citado horario: un montador, un mecánico, un electricista y dos peones.

La decisión, sugerida por mi parte, fue enviar el habitual "grupo de personas", cambiando, en la orden de trabajo, el grupo económico, para posteriormente proceder a su cobro a citada cia.

Al día siguiente, a primera hora de la mañana; se presento el especialista de KLM, para indicarnos que había un error en el grupo económico; procedí a desdecirle, lo contratado solo precisaba un peón; al descubrirle "el apaño", nos indico, en lo sucesivo, era lo que teníamos que enviar.

El personal se enfado, por no prolongar, pero aclarado el suceso, les pareció fantástico; desproticaron de la incorrecta "fuga de pasta", dada por la mala gestión anterior.



El "tándem" que formábamos, Charles y yo, funcionaba de forma magistral, nos compenetrábamos a la perfección; nuestra actividad, molestaba a la única oficina de producción, que había en el hangar; donde estaban, el resto de administrativos, su jefe pretendía la absorción nuestra; al principio fue partidario, de que los maestros, tuvieran administrativo, luego les habíamos ocasionado un "grano en el culo" inadmisible, haciéndoles "sombra".

Esperó el cambio al nuevo hangar III, inaugurado a mediados del año 64 para agruparnos, las vivencias relacionadas a continuación, se refieren, a la nueva ubicación, en la oficina de todos los administrativos, juntos, pero no mezclados.

Un DC-8 pretendía realizar la ruta MAD-NYC; llamaron por fono al hangar (en aquella época no se disponía de radio); indicándonos, la denuncia del comandante, de no poder realizarla, por faltarle al avión, en el libro oficial de Aviación Civil, horas para cumplir el viaje, antes de entrar en la revisión oficial.

Me llama, el Ayudante de Ingeniero, Sr. Garvia, me consulta, al ser el responsable de llevar de forma manual y arcaica; la documentación con las horas voladas por cada uno de los aviones de las flotas DC-8 y Caravelle; así como sus despegues y aterrizajes; para controlar los "elementos rotables", las cubiertas de las ruedas de los trenes de aterrizaje y la asignación de sus revisiones.

Los ordenadores en aquella época eran una utopía; le comento a ese avión, le he revisado y contrastado, la documentación de abordó, con la nuestra hace dos días; las horas eran correctas, descontando, los vuelos realizados, desde ese control, le quedaban 22 horas suficientes para realizar el NYC ida y vuelta, y hacer después un LPA ida y vuelta, para entrar en revisión, como estaba previsto.



Me indica entonces actué, me bajan en un vehículo -no tenía el carnet de conducir-, con el que se colocaban, en el techo del hangar, las lámparas fundidas; le llamábamos "la jirafa"; tomo como herramientas: un bolígrafo, tapón y sello de la oficina.

Al llegar al avión, la tripulación auxiliar, al tener el pasaje a bordo; y no ir uniformado, no me deja entrar, no les di tiempo a reaccionar, me di media vuelta y procedí a bajar por la escalera del avión, para volver al hangar.

El sobrecargo me llama con vehemencia, me dice que espere, se vuelve para consultar al comandante; me hacen subir, y a través de una cortina paso a la cabina técnica, le saludo; me comenta el tema, enseñándome el libro oficial, procedo a verificar, desde donde había cotejado días anteriores, mediante una tilde realizada para mi control.

Al consultar el libro oficial de horas, detecto un fallo, en la suma, en vuelos posteriores a mi control, de diez horas; por un error ocasionado en su día, en la transcripción del mecánico, se lo muestro al Comandante.

Me dice y ahora que hacemos, ni corto ni perezoso, pensando que el pasaje esta a bordo, el vuelo es a NYC, en aquel momento la línea bandera, "la no va mas" por excelencia, actuó bajo mi criterio.

Desconocía la "mecánica a realizar en esas circunstancias", le digo fácil: procedo a deshacer el entuerto, o error humano, indicando la hora correcta, realizo un garabato, pongo un sello, y me despido deseándoles feliz viaje.

Al bajar del avión, me tiemblan las piernas por lo perpetrado, no había nada escrito en las formas de actuar, desconocía la responsabilidad; era consciente, por ese motivo el



avión, no podía tener problemas técnicos, ni en destino, con las autoridades americanas.

Al subir al hangar y comentar, la acción al Ayudante de Ingeniero, me comenta, es la primera vez, que se da, esa circunstancia, mi acción parecía la correcta y técnicamente no podía ocurrirle nada, al vuelo ni al avión.

Me indica consulte con la Unidad Oficial de Estadística; donde me dicen, no era lo correcto, tenían que haberlo realizado ellos, pero el retraso hubiese sido de órdago.

Moraleja, el avión salió en hora sin retrasos, regreso y entro en revisión como estaba determinado, después de su posterior vuelo a Canarias, como estaba programado, pude relajarme, por lo acaecido.

En aquella época, teníamos que tener muy presente, una determinada matricula (EC-BAV) de la flota de DC-8, no podía volar a HAV, por tener el avión en alquiler, a un consorcio estadounidense.

Fidel Castro podía embargarlo, al ser propiedad de Estados Unidos, es decir un número más, a la hora de programar las rotaciones de los aviones; en función de las horas voladas se asignaban las paradas y las revisiones, y no tener al personal, sin actividad en el hangar por falta de avión.

Lo más interesante en aquella época, era tener que tocar todos los palillos, en todas las actividades, que se daban en los hangares, al ser muy limitada, la flota de aviones reactores, -ocho aviones Caravelle y cinco aviones DC-8- y el personal.



Estabas en el hangar "lo mismo para un barrido, como para un descosido", pero la diligencia era muy interesante, en todos los momento y actividades del día a día.

En aquellos momentos, fue mi "bautismo aéreo", al realizar mi primer vuelo, uno de pruebas; fue una gozada en todo el amplio sentido del disfrute, la primera parte del vuelo, tranquilo y con sol y mosca.

No así la segunda parte, al realizar las pruebas, una fue el avión entraba en perdida, y descendía unos cuantos hectómetros, pretendí sentarme, a lado del maestro jefe de taller Sr.Vazquez; cuando tenia, todas las butacas para mi, gracias a que me sujeto, si no me doy, con la cabeza en el techo del avión.



Cambio al nuevo Hangar, integración y desarrollo

Esta época estuvo llena de acontecimientos muy intensos y personales; mi futuro en ciernes, se acuñaba: empezar a tontear, con la que hoy es mi mujer, madre de mis “churumbeles”, fallecimiento de mi madre, la mili, venta del piso, casarme,...

Seguir trabajando, cursar estudios superiores después del trabajo; así como no perder comba en la empresa, aprovechar todos los exámenes para ascender; y optar a cualquier “concurso interior de la cia”, siempre que hubiera “dinero” por medio.

La euforia, que tenía, por mi época de “los veintitantos”...; trabajar en una empresa, grande, segura y con porvenir; poder vivir con algo mas de desahogo, con mi madre, a punto de jubilarse; tenía sesenta años, muy deteriorados físicamente (*para mí siempre será “mi vieja”*); poder darla una vida mas llevadera, de la que hasta entonces había tenido, viviendo los dos muy a gusto, en nuestra alquilada casa de Eloy Gonzalo, parecía al final un sueño feliz.

No obstante, tuvo sus momentos agridulces, cuando “mi vieja”, empezaba a recibir mi ayuda económica; nos permitía llevar, nuestra vida sin altibajos, otorgándonos algún que otro “coquete verbenero”; la diagnosticaron un cáncer de duodeno, para aquellas fechas irreversible; única causa, siempre lo he pensado, y no me equivoco, fue los sacrificios, que durante muchos años hizo con la comida, para alimentarme a mi.

Como digo, comenzaba a disfrutar de momentos alegres, en aquellas fechas *-como he indicado-*, empezaba “a tontear” con una chica, me impacto desde el primer momento; en la actualidad mi mujer, la madre de mis hijos, espero y deseo siga siendo, mi “compañera” por muchos años.



Al morirse la casera, donde vivíamos en alquiler, *-como he dicho en su momento-*, ventana con ventana a través del patio, su hija y única heredera, decidió vender los pisos; se determino, con mi madre en vida, sabia de su enfermedad irreversible; me diera un poder, para que la venta de la casa, se realizase a mi nombre.

Esta situación, me ocasiono, tener que pedir créditos, en Iberia y en la Mutualidad; para poder hacer frente al pago, (42.000 Ptas.); hoy parece una cifra irrisoria, en aquel momento, para mi y mis ingresos, era como si tuviera que subir, el "Galivier"; por la interminable deuda, en la que me había embarcado.

Estas circunstancias, la enfermedad irreversible de mi madre, empezando a tontear, con la que hoy es mi mujer *-de forma seria, declarándome a ella, después de Reyes de ese año-*; provoco que mi madre, siempre ha tenido, un carácter de aupa, tomara una serie de decisiones, a mí me sorprendieron entonces y ahora.

Unos días antes, de irse en avión *-su único vuelo-*, a vivir a Bilbao (Vizcaya), con su hermana Magdalena, *-la madrina de mi boda-*, antes del verano del sesenta y tres; se presento en la casa, de los que luego serian mis suegros, en la calle Castillo 6; con gran sorpresa para ellos, objeto: hablarles de mí, y a su vez conocer a las personas, *-“era una de sus ultimas decisiones trascendentes”-*, es decir la familia, a la que su hijo pretendía relacionarse en el futuro.

Esta decisión, nos dejo a Mari y a mi, sin habla; cuando regresando al "barrio", después del trabajo de ambos; nos llamaron sus padres para que subiéramos, **¡TODO UN CARÁCTER!**, y encontrarnos los dos, con el "pastel"; mi madre había sido así toda la vida, decidida y emprendedora, sin miedo al que dirán, siempre que la circunstancia lo mereciera, como era el caso ese día.



Meses después (febrero de 1964), mortificado todo su cuerpo por la enfermedad, con la total ayuda de su hermana; la tía con la que yo, curiosamente no había tenido mucho roce; murió con mucho sufrimiento, su cuerpo totalmente consumido por la enfermedad, en Bilbao con mi presencia, toda su familia, y la de mi padre de Balmaseda.

Mi madre no tiene parangón, es de las personas que ha sufrido todo lo indescriptible en esta vida, así que espero, este disfrutando en la otra, si realmente persiste.

Todas estas vicisitudes encadenadas, originaron dos meses después, replantearme tener que ir a la “mili”; gracias a Alberto un “compi de la panda del barrio”; él me agencio por la “geta”, el titulo de la Escuela de Aeromodelismo del Ejército del Aire, en donde era profesor, para acceder sin entrar en quinta, al citado ejercito.

Con él mismo, evite entrar en el sorteo (por mi apellido, me hubiera tocado Melilla), y hacer el servicio militar “voluntario”, en la Escuela de Transmisiones, de Cuatro Vientos -San José de Valderas-.

Esto me permitió, al tener el pase pernocta, seguir trabajando en Iberia por las tardes (a veces iba uniformado atravesando todo Madrid); media jornada mensualmente y cobrar el sueldo completo, aunque no fuera al “curro” todos los días.

La “mili” para mí, fue un “paseo”, incluso en la época de practicas, desfile y saludos, antes de la jura en Getafe; dormí en el cuartel, unas dos semanas escasas; de los dieciocho meses de mili, disfrute unos diez meses de permiso, teniendo que “formarme” -es un decir- y ascender a cabo, para evitar hacer muchas guardias.



Recuerdo el día del “desfile de la Victoria”, el Ayuntamiento madrileño, concedió a la Escuela, doscientas invitaciones; para poder sentarse, los familiares de los mandos militares, en sillas metálicas de tijera, de las existentes en el paseo de Recoletos; estas se solían alquilar a 50 céntimos, el resto del año, a los paseantes de la citada vía pública.

El “drama” fue, cuando los “mandos” se plantearon, garantizar, la disponibilidad de las sillas, a los citados familiares, para su uso personal; decisión militar: llevar el día del desfile, a doscientos soldados de reemplazo, a las cuatro de la mañana; sentarlos en la Plaza de Colon, lugar donde se encontraban las citadas “asentaderas”, hasta la llegada, de los indicados familiares, sobre las once o doce de la mañana.

El sargento de cocina, planteo no tener cena para todos, nos segregaron en dos grupos, uno tenía que ir a Colon a las 4,30 y al otro nos toco quedarnos en el cuartel y cenar; en camiones nos llevaron de madrugada, para garantizar citado servicio. Para mantener la disciplina, de los soldados, nombraron a ocho sargentos, tenían que estar igual que nosotros a citada hora, con uniforme de gala, al ser fiesta militar.

“Un numero que ni de Gila”, en sus mejores momentos, nosotros proponíamos; una cuerda de unos doscientos metros, unos soportes en el suelo, para su enlace, un sargento y seis u ocho soldados “voluntarios”, suficiente, dada la época que describo -año 1.964-, para garantizar, que ningún “paisano”, osara utilizar citadas sillas, sin el consentimiento de las fuerzas armadas.

Al final es lo que ocurrió, presentados los doscientos soldados, muchos en sus coches por ser “hijos de papá”; se quedaron guardando, el “tesoro de las sillas”, los que siendo o no de



Madrid, les apetecía ver, el indicado desfile de la “Victoria” -es decir los voluntarios-.

Esto les permitió, ver como desfilaban, los alumnos de la Escuela de Transmisiones; estaban especializándose, durante cuatro años, en ser profesiones de comunicaciones, salían con graduación, destinados a los aeropuertos, centros de ayudas a la navegación y comunicaciones -embrión de controladores aéreos-.

Aun pecando de reiterativo, no desperdiciaba ninguna oportunidad, para económicamente mejorar, ante cualquier oposición interna en Iberia; los concursos publicados para determinados puestos etc., los aprovechaba, optando a ellos, sin dudarlo si tenía derecho.

La dichosa mili, ocasiono, que mis compis por “olvido”, no me enviaran una solicitud, para ir al Departamento de Reservas en María de Molina; me entere de la situación, meses después de su envío, al llamarles a ellos y no a mí, para presentarse a las pruebas de selección.

Me produjo un rebote de aupa, por la “putada” que me hicieron, podían haber enviado la solicitud, con un garabato de mi firma; quizás y analizándolo ahora desde el tiempo transcurrido, debía ser mi destino; en la actualidad, no me arrepiento “nada”, no haber ido, al citado concurso, para el Dpto. de Reservas.

Lo gracioso, casi se renovó de administrativos el hangar, prácticamente toda la plantilla de mi promoción, y algunos de las anteriores, en aquellos momentos juntos, en la nueva oficina del recién inaugurado Hangar III, al irse casi todos a Reservas.

La mudanza de hangares: del II al recién terminado III, me pilló un viernes con el uniforme de la “mili”, haciendo el servicio



semanal, nombrando a las personas, que tenían que venir a trabajar el siguiente domingo.

Esto ocasiono quedarme, solo con la silla y la mesa portátil de la maquina de escribir, el resto de los enseres de la oficina de los maestros, de mudanza; motivo ser el ultimo, en abandonar, la antigua "nave" entrañable de mi ingreso, la que se "quemó" (es un decir), con el desarrollo económico de la empresa.

En el nuevo hangar, como he dicho, los maestros se quedaron sin sus administrativos asignados, Charles y yo; hacíamos mucha sombra a los que estaban en la oficina técnica del hangar, con los "nuevos" Ingenieros y el "veterano" Ayudante de Ingeniero; había cierta envidia, de nuestros "colegas", por la independencia y profesionalidad, que dábamos a nuestros desempeños.

El nuevo hangar, se modernizo, con maquinas de café, se acabaron los "prestamos, el trueque y los ejercicios espirituales"; al entrar nuevos administrativos, al nuevo compi Cejuela, le "endosamos" la gestión de personal y los turnos. A mí me asignaron, el naciente Control de la Producción de la mano de obra, ayudado temporalmente, por Charles, a los pocos meses, se fue a reservas, ayudándome Pedro Fernández, recién ingresado.

En aquellas fechas, Iberia estaba en plena expansión, de tamaño empresarial, y había oportunidades para todos, dado su gran desarrollo institucional.

El primer contratiempo, lo tuve al ascender de Oficial de 1ª a Jefe Administrativo; revindique ante los nuevos Ingenieros, un puesto de mando por mi categoría laboral; no me debería mandar Martínez (jefe de la oficina), que era Oficial de 1ª.



Esta solicitud mía, causo un revuelo en el hangar, incluso en Material, al ser la primera vez, de este tipo de reclamación; en muchos casos había “Jefes”, que no querían ejercer de tal, aunque ganasen más por su promoción.

El incipiente Control de Producción, de la mano de obra se independizaría, como ya sé tenía previsto; me toco participar en su montaje, con un nuevo Ingeniero “Rivas” y un Ayudante de Ingeniero “Sánchez-Capuchinos”; fuimos destinados al citado Control de Producción para los tres hangares, acción independiente, de la lógica actividad de Producción.

Era el responsable administrativo, de la oficina técnica, teníamos tres turnos de trabajo, un Jefe administrativo por turno -yo siempre estaba de mañana-, y veinte administrativos para llevar el control de la producción con “fichas perforadas”, en los tres hangares. Aquí empieza, “mi afición” a la informática, no la he abandonado, prácticamente en toda mi carrera laboral.

Los primeros meses de adaptación, en el Hangar III, con nuevos administrativos; indirectamente también nuevos ingenieros, fue un calvario, quedamos solo cuatro veteranos y el jefe de la Oficina (Martínez); además de tener que poner al día, a los “nuevos”, en todos las actividades habituales, eran muchas y continuadas, durante prácticamente las casi veinticuatro horas de cada día.

Ocasiono darnos unas palizas, prefiero no recordarlas, además de tener que subsanar, los fallos de los “nuevos”, en algunos casos garrafales.

A uno su “infantilismo” casi le cuesta, el puesto de trabajo, un “compi recién ingresado”, debía llevar unos dos meses; un error suyo en armonía con un Ingeniero de nuevo cuño; ocasionaron en



un vuelo previsto de madrugada, doce horas de retraso, al faltarle al avión asignado, la documentación oficial del mismo.

La incorporación al avión, por parte de Estadística, de la misma no se gestiono, esa tarde desde el hangar; al cambiar al citado avión, su salida, a un vuelo de madrugada; estando prevista la misma, el día siguiente a mediodía; una vez finalizada la revisión básica "oficial"; ocasiono, llevar a todo el pasaje, admitido al vuelo, al hotel toda la noche, por avión "indocumentado".

Mi cabezonería, salvo al "compí", al esgrimir ante el Ingeniero Jefe, la culpa la tenia tanto, el administrativo *-al que solo querían echar-* como el Ingeniero; por no estar, los dos debidamente formados, en "aspectos burrocraticos", por los administrativos que entonces quedábamos.

Móvil: el escaso tiempo de solape, en el relevo, que se había realizado, con los que se fueron a Reservas, al final me dieron la razón y me salí con la mía, de no "largar" al nuevo.

Era un veterano profesional, en todos los sentidos en la Dirección de Material, no me callaba y podía tomar decisiones, conclusión: a organizar el indicado Control de la Producción.

No todas las vivencias, de aquellos momentos son laborales, realice la primera y la más importante de mi vida, todavía sigue dando frutos, alegrías, satisfacciones y tristezas como la vida misma.

Es decir: Al año de terminar la mili -21 de mayo de 1966-, me case con la chica, con la cual empecé a tontear, a la cual mi madre conoció, en su ultima gran voluntad; ha sido la mayor, mejor, continuada y única acción, que he realizado con total éxito;



con la que he tenido mis hijos (presentes y no presente) y a la que adoro, amo inmensamente y quiero.

Participaron, todos mis compis de trabajo, vecinos, la familia y amigos de mi mujer; pagando a partes iguales, mi suegro y yo, siendo mi madrina, la tía Magdalena que atendió a mi madre hasta el final de su vida; aun no me explico, de donde saque la pasta, para atender en aquellas fechas, a casi ciento veinte personas en el ágape.

Nuestra luna de miel fue maravillosa, cuarenta días disfrutando de viajes en avión, hoteles, ciudades, familia. Para Mari era una novedad y para mí casi también; había montado en avión, pero poco, y fue como estar en una nube, no nos acabábamos de bajar de la misma; al final nos esperaba, nuestro pisito en propiedad, del que “religiosamente”, íbamos pagando los plazos de la hipoteca, que me habían concedido.

Nunca me he afligido, de la decisión tomada, me case un sábado, entre exámenes; el martes previo, opte a la promoción laboral en Iberia; renunciando al examen que tenía el martes siguiente, para ascender a la siguiente categoría laboral de Jefe Superior. Insisto, no me arrepiento, de la acción realizada: “casarme”; lógicamente estaba prevista y planificada, mucho antes de que a la empresa, le diera por sacar plazas, promociones y exámenes.

Ha sido, la única convocatoria, a la que no hice frente en mi vida, por otro lado, realice el mejor examen de mi subsistencia, con nota “máxima”; el realizado al casarme con Mari, y vivir toda una vida completa, coronada y colmada de alegrías, salpicada de alguna tristeza compartida.

Disfrutando los dos, de los avatares, que nuestra convivencia nos ha dado, de unos hijos maravillosos, pletóricos, los mejores del



mundo, de los que estamos totalmente orgullosos, a los que queremos con locura, nunca nos han defraudado.

Lo mejor que yo he hecho, en esta vida, ha sido estos últimos párrafos descritos, quizás con mucha vehemencia, hinchado el pecho; como diría un castizo, “parece que no tengo abuela” y es cierto, que padre no presume de esposa e hijos; pero en mi caso, es “total”, dado mi deambular, vagabundear y corretear, hasta aquellas fechas por la vida; no había tenido nada mas que obstáculos, con muchos sacrificios personales, de los que no me arrepiento.

Es curioso, en mis primeras salidas, con la que hoy es mi mujer, llevábamos como “carabina”, sin darle por nuestra parte, mayor importancia, a su hermana pequeña Conchi que era un desparpajo para su edad.

Me acuerdo de una visita, a los “toños” en Carabanchel, las lleve, previamente al Lago de la Casa de Campo, sin sus padres, lo veían por primera vez; con posterioridad, nos acercamos a Carabanchel a través del suburbano; hay constancia de ese día, por fotos en blanco y negro de Mari y de su hermana; por cierto Mari esta divina.

En casa de mis futuros suegros, a la hermana de Mari, Conchi, la instruía en formación laboral, para que pudiera conseguir un trabajo. Ha quedado, “históricamente” en la cultura familiar, de darla un “soplamocos”, golpeándola contra la pared; cosa que no es cierta, por lo menos con la “dureza” que lo cuentan; ante la falta de concentración, en los estudios y ejercicios que la encomendaba.

Tengo que aclarar, que desde que mi madre, a mediados del año 63, se fue con su hermana a Bilbao, y hasta el regreso de nuestra luna de miel, pase a formar parte de la familia, de los que luego serian mis suegros; me quedaba a cenar todas las noches,



antes de irme, a la que sería luego nuestro nido, a dormir. Incluso los fines de semana, que no trabajaba en Iberia -había que hacer horas extras, para ganar más-, comía y cenaba también en casa de Mari.

No obstante y desde el primer momento, les dije, a los que años después serían “los abuelos”, que no pretendía comer gratis, en consecuencia, aportaría un dinero diario por la comida.

El abuelo me dijo, guárdalo y ahorra para la boda, pero la abuela, tenía otro criterio más crematístico, y admitió “la pasta” que ofrecía; esto me permitió a mí, sentirme más cómodo, al participar en la economía familiar y no sentirme un extraño.

En el verano del 65, en plena “mili”, teniendo un permiso en el cuartel, con mi media jornada mensual, en Iberia realizada; nos fuimos toda la familia de vacaciones a Cuenca, a casa de la señora Araceli, cuyo marido canturreaba, de forma melódica, al entrar en su casa “como están ustedes”, que nos hacía y nos hace a todos reír, por el tonillo, al recordarlo.

En esas vacaciones, consecuencia de un cólico, por comer sardinas crudas, que le dio a la futura abuela, nos puso a todos, muy nerviosos e inquietos, se le iba la vista y ponía los ojos en blanco. Ni corto ni perezoso, la largue delante del abuelo, “dos guantazos” que la hizo volver de donde estaba, “gracias a Dios”; con el tiempo he presumido, de haber dado malos tratos, a la abuela por citados “mamporros”.

En aquellas vacaciones, estuvimos por un lado los “toños” - estos en otra casa-, y la presencia esporádica de Miguel, algunos fines de semana, para ver a su entonces novia, la hermana mayor de Mari, Chelo.



Es curioso un domingo, el "toño", trato de no apreciar, la presencia de Miguel y mía; pretendí y conseguí, pagar una de las consumiciones, posteriormente en otra, el "toño" no nos pidió consumición a nosotros; el abuelo, enfadándose y cogiendo un rebote de la leche, reacciono pidiéndolas, delante de él; el "toño" ni se inmuto, parecía una esfinge.

En esas vacaciones, los contratiempos siguieron, tuve que sacar del agua del Júcar, a Conchi que no sabia nadar, estaba tragando agua *-ojo yo tampoco era un Tarzán del negocio acuátil-*, se escurría en un sitio que hacia pie, me recordó que siendo un chaval, Mariano de la panda del barrio, hizo lo mismo conmigo en una piscina.

Otro día, nos embarcamos, en una canoa, Mari, Chelo y yo, para navegar sobre dos kilómetros del río Júcar, desde la presa, que tenia el mismo en Cuenca; ahora que lo pienso, no sabíamos ninguno nadar bien, manejar la canoa, nada de nada, fuimos unos "locos", pero lo contamos.



Cambio de actividad, últimos momentos en Material

Los últimos años, en la Dirección de Material, fueron más tranquilos y sosegados que los primeros, no exentos de situaciones llamativas importantes, dignas de ser trasladadas “en blanco sobre negro” a los papeles.

La empresa se modernizaba, comenzaba su expansión en todas sus actividades y áreas internas de su organización; las pautas de funcionamiento se fueron normalizando, los medios técnicos y físicos iban en aumento, se percibía en todos sus desempeños diarios.

Como digo, pese a los avances tecnológicos, vividos en los hangares; las vivencias se fueron dando, en armonía con la actividad técnica, en la que estaba imbuido.

Una de las breverías que recuerdo con agrado, sorpresa e incluso agudeza del ser humano, sobre todo latino, me atrevería a decir español; fue lo ocurrido a un montador en el hangar III, llamado Juan Ignacio Ramos Mosquera.

Se encontraba, trabajando en el citado hangar, en la bodega de un avión DC-8; en el iban a realizar a continuación, el adiestramiento de despegue y aterrizaje, de una tripulación en practicas, en el entonces aeropuerto militar de Zaragoza; el capataz del hangar, cerro la compuerta de la bodega, sin detectar su presencia, el avión, maniobrando en tierra, se dispuso a despegar camino del indicado aeropuerto.

Ante la sorpresa, del movimiento del avión y ruido de los motores; al montador, se le ocurrió encender un mechero, acercándolo a los sensores “alarma de fuego”, existentes en la



bodega; el mecánico de vuelo, ignoraba los avisos, desconectando la citada alarma, y seguían carreteando, frente a los hangares.

Ante la infructuosa llamada de atención, se le ocurrió, quitarse el "peto o mono", abrir un registro de la bodega y sacar el "trapo" para su visualización y localización. Obtuvo su premio, y por frecuencia, pararon el carreteo del avión, se bajo jurando en todos los "idiomas muertos" que conocía -años después coincidí con él en Santiago de Chile-.

La Dirección de Material, en aquellos momentos fue la pionera, además de las tripulaciones técnicas; en administrar y gestionar el desarrollo, en ciernes de los años sesenta/setenta; la causa, por un lado los avances tecnológicos, por otro la sensible apertura al exterior, dada en el país, pese al innumerable; lógicamente la compañía bandera, era la punta del "Iceberg", por su aceptación en otros países.

En nuestra actividad, se notaba, la improvisación, cada vez se daba menos; se montaban actividades, como la de Control de la Producción, con los medios rudimentarios informáticos, existentes en aquellos momentos.

Los ordenadores eran "ciencia-ficción", se disponía de unas enormes máquinas: perforaban, clasificaban y tabulaban, las "tarjetas perforadas" -control de la mano de obra-; emitiendo informes impresos, de los datos aportados en las tarjetas, siendo esta tecnología, la vanguardia de la gestión, en aquellos momentos.

Esta época de los sesenta-setenta, fue de vértigo, en todos los órdenes de la vida, y no había más remedio, que montarse en el "tren de la evolución", o te quedabas para "vestir santos".



Mi determinación fue muy sacrificada, entre Mari y yo, teníamos que atender a varios frentes a la vez; no dejo de elogiar el sacrificio y motivación, demostrado por ella en todo momento, cuando yo flaqueaba, me elevaba el ánimo para seguir adelante.

Desde abril del sesenta y siete, a agosto del setenta y tres, tuvimos cuatro hijos, los sacamos adelante; con muchos sacrificios: económico, de tiempo, y dedicación; además de tener la desgracia insalvable, de perder nuestro primer hijo, a la edad de trece meses.

El “golpe” fue morrocotudo, difícil de superar, la abnegación de Mari, en aquellos momentos, fue una roca, en toda la extensión de la palabra; provocó superar el trago los dos, así como la familia directa, que también sufrió el “palo”.

La venida de los otros tres hijos, en la actualidad, crecidos, formados e independientes; ha cubierto de satisfacción nuestra vida personal, hemos disfrutado de las alegrías y tristezas, que la vida nos ha ido marcando; en todos sus avatares, sin olvidar nunca al delfín.

En la empresa me propusieron, supongo que por el carisma que trasmitía, en todas mis actividades; estudiar una carrera, no la había podido realizar hasta esos momentos, causa: tener que currar, desde que tengo uso de razón.

Las matriculaciones y pago de los cursos, corría por cuenta del INI, los libros por cuenta de la empresa, yo solo dedicaba mi tiempo y mi persona.

Admití el envite, previa consulta con mi “parienta”, al ser un sacrificio de ambos, además de los habituales ya enfrentados y descriptos; tendríamos que compartirlos, con las exigencias dadas, por nuestros “churumbeles”, en aquellos momentos.



Tener que compaginar: jornada de trabajo, la economía, no realizar, durante la semana, todas las horas extras posibles, ir a las clases nocturnas, trabajar algún domingo que otro, realizar algún turno de noche; consiguiendo subsistir, no de forma precaria, pero con muchos sacrificios; fue un equilibrio constante, al estar en todo momento en la cuerda floja, de la incipiente familia formada.

Los últimos años en Material, salí por fin, en el año sesenta y nueve, fue de trabajo duro pero organizado; con un umbral, marcado y planificado, como he esbozado anteriormente; una vez en el nuevo hangar III, ascendido y acomodado en la organización, por la nueva actividad, de Control de la Producción.

Participe en la elaboración, del **Nuevo Manual de Control de Producción**: definición de las ordenes de trabajo; control de la mano de obra directa e indirecta, activa o en espera; verificar la producción, de los recursos humanos, en todos los hangares; así como definir, editar y elaborar, los informes a la Dirección, de la productividad realizada en los hangares, analizando los mismos y dando un seguimiento exhaustivo y personalizado, con el Ingeniero Jefe López Moreno.

En la organización incipiente en desarrollo, el carisma y cartel obtenido; me permitió ayudar a Luisillo, de la panda del barrio, *-en su día no ingreso en Iberia por ser hijo de viuda, como ya he descrito-*; previo examen, entro en Iberia, con contrato subrogado temporal *-varias veces prorrogado-* suscrito con AVIACO.

Conseguí, trasladarle a Material, con contrato fijo, actualmente sigue trabajando en Routing *-hasta su jubilación como la mía-*; en aquel momento, otra unidad de nuevo cuño, consecuencia del desarrollo en convulsión que he descrito.



Posteriormente, ha sido un fuera de serie, en el Grupo de Empresa de Iberia; en fin era su destino, no haber entrado, cuando lo hicimos Mariano y yo.

En Material estaba al loro, de cualquier oferta interior de trabajo, que me permitiese, evolucionar; y lógicamente, tener más emolumentos económicos mensuales.

Aposté, a largo plazo, con los estudios superiores de Ciencias Empresariales en ICADE; a corto plazo, con especializarme, en las nuevas herramientas, en aquellos momentos estaban surgiendo: informática, técnicas de Organización, etc...

Durante seis meses, de Ene-Jun del sesenta y siete realice, en vida de mi primer hijo, un curso de informática (*ordenadores 360 de IBM*), organizado para personas de Iberia y de la calle; lo comenzamos unos setenta, quedando en la penúltima prueba, parcial de IBM once (*tres de Iberia y ocho de la calle*); la ultima prueba seria, la semana, previa, al disfrute de mis vacaciones anuales, pretendíamos disfrutarlas el trío familiar, en Cuenca con los abuelos.

En esos momentos, le indique a Galán sub-jefe de Informática, así como a Aurelio Rodríguez, su jefe, el “masa” entonces de Informática, de mis circunstancias vacacionales; precisaba conocer con rapidez, el resultado de la ultima prueba eliminatoria del curso, realizado el viernes previo, con objeto de irme o no, el siguiente lunes de “vacas”.

Enterado por “ellos”, haber suspendido, sin conocer el resultado de los demás del curso, procedí a largarme con la familia; olvidarme del desaguisado final, al no poder asistir, el siguiente martes, al examen de empresa, como estaba establecido, por “catear”.



Ignorando hasta mi vuelta, el haberme estado, tratando de localizar, para realizar el examen definitivo de Iberia; consecuencia, solo habían superado dos personas, la última prueba de los once que la realizamos.

Tenían que cubrir diez vacantes de Programador, existentes en el concurso-oposición, (moraleja: "monto un circo y me crecen los enanos", o como ya he dicho era mi sino); se examinaron, y entraron todos, es decir los diez restantes -y podían haber sido once-; menos el "menda", por no presentarme a las pruebas de la CIA.

Galán, al sentirse culpable de su acción, a mi juicio correcta; al contactar en septiembre, me dijo los conocimientos adquiridos en el curso realizado, te permitían presentarte; a un próximo concurso oposición, de operadores de ordenadores, y una vez dentro hablaremos, cosa que hice y obtuve el primer puesto.

Pero ¡OH! inocente de mí, cuando pretendía salir de Material, al conocer mis jefes, mi nuevo destino; debido a los conocimientos adquiridos, me hicieron una trampa "judeo-masónica", proponiéndome utilizar, los nuevos conocimientos, en citada Dirección de Material.

Motivo: el incipiente embrión informático, formándose en la citada dirección; me proponían incentivarme de forma económica, dándome un Plus de Integración, acción que no llegó a cumplirse en el tiempo. Por mi parte, había tomado la decisión, renunciar a la plaza conseguida.

Al año siguiente, me volví a presentar a otro concurso-oposición, de "cronometradores"; fui seleccionado mediante pruebas, entre los muchos presentados; posteriormente, me enteré que el "nombre del concurso" estaba encubierto; consecuencia de un



pleito, “sindico-laboral”, de un enlace (Joaquín Campos) con el entonces Director de Personal (Sr. Palenzuela).

Debería haberse publicado, como de “Técnicos de Organización”; era la lucha, que tenía citado enlace sindical, curiosamente de Material. El personal de las Oficinas Técnicas, a su juicio reunía el perfil, de una ley del Ministerio de Trabajo (Sr. Sanz Orrio de 1.944), donde se definían, a los citados Técnicos de Organización, para agruparlos en el siguiente convenio.

El curso, dado en el año sesenta y ocho, por el CNPI (*Centro Nacional de Productividad Industrial*), duro cinco meses, recibido por los doce definitivamente seleccionados; luego se incorporarían, Conchita la secretaria de la futura división y Cejuela en la última repesca.

Los conocimientos adquiridos, complementados, con las aportaciones personales, obtenidas en la carrera de Ciencias Empresariales en proceso de realización; me permitió obtener la cuarta plaza de las catorce, sin un gran esfuerzo dedicado, dándose un nuevo intento, de salir de Material.

El curso por mi culpa, fue un calvario, *-no he dudado, en ningún momento, hacer lo necesario, para obtener, el objetivo de una actividad-*, para todos los participantes, así como para los que lo organizaban, Carlos Agulló y Jesús San Román.

Se realizaba la formación en Velázquez, fuera de la jornada de trabajo, (únicas fechas, junto con las del curso de IBM, que “he estado presente” en la central de Iberia, *-único lugar en el que no he trabajado, de forma habitual-*, en toda mi vida laboral, salvo en reuniones) normalmente en la sala de juntas de la entonces Dirección Comercial, que dirigía Mariano de las Peñas.



En una prueba, de métodos y tiempos, el supuesto, tenía una elaboración, con muchos cálculos matemáticos; se me ocurrió, utilizar una maquina de computar, *-existente en el despacho contiguo-*; disponía de una similar, en mi lugar de trabajo de Material, al estar en Control de la Producción.

Al no dejarla, por un despiste mío en su sitio, al terminar la prueba, casi las 11.00 de la noche; ya se habían ido, las señoras de la limpieza, además dejamos la citada sala de juntas, llena de papeles de todos los participantes, más sucia que "un estercolero".

El Director Comercial, en aquellas fechas, era un "tótem" (no olvidemos que estamos hablando de 1.968), en España seguía "el innombrable", el paternalismo existente, en realidad era un autoritarismo atroz; dentro de los reinos de taifas, los reyezuelos, lo ejercían sin dudarlos, y al día siguiente, la "armo"; él o su secretario.

Ocasionando, una bronca impresionante, a los organizadores del curso, en aquellos momentos "paracas" recién llegados; estuvieron a punto, de "mandarme con viento fresco, a mí puesto de trabajo", pesando más mi progreso detectado en el curso, que mi banalidad ocasionada.

Este incidente origino, tener que "emigrar" a otras salas de Juntas, de otras Direcciones, incluso estuvimos en la sala de la Presidencia, con un "cartel a nuestras espaldas" nada positivo, la incidencia había corrido como la pólvora.

Insinuaron, "no debía" conocer el manejo del "utensilio", la maquina de calcular, dada su modernidad; permitía, programar funciones matemáticas; estando "cansado" de su utilización, en mi unidad, de la Dirección de Material, en esos momentos se encontraba en la oficina, "currando" conmigo, Milagros Fariza, muchos años después nos relacionamos nuevamente en Informática.



Hay una vivencia extra-laboral, que nos ha perseguido a Mari y a mí, a lo largo de nuestra vida; son los contactos esporádicos, tenidos con los actuales Reyes de España.

Cuando Mari aun soltera, trabajaba en la calle Villanueva casi esquina a la calle Serrano, en una tienda de modas para señoras de alta alcurnia, de bienes, o de la aristocracia; la misma, fue visitada varias veces, por el entonces “Príncipe de España” y su consorte; la que hoy es mi mujer, estuvo atendiéndoles en sus compras, con el resto de compañeras.

Posteriormente fui yo el que se relaciono con la “corona” de forma indirecta y a la sombra, y lo relatare en su momento.

La salida de Material, esta vez si se realizo, fue muy costosa, pretendían, seguir reteniéndome y como la otra vez ofreciéndome, solamente “aire” (tarde unos tres meses en poder salir).

El Ingeniero, Sr. Rivas -mi jefe-, en la unidad de Control de la Producción, me argumentaba, la buena funcionalidad aportada; le insinuaba, no irme a otra empresa, sino cambiaba de actividad, cobrando más, como “técnico de Organización”, en la “misma”.

Económicamente, obtenía más; en la Dirección de Material, no me hubiera importado quedarme, si me pagaban igual, desde ese momento; el Sr. Taviel, adjunto al Director de Material -Sr. Labraña-, me daba la razón y apuntillaba, no poder reconocerme el citado titulo en Material (*presupongo, que por el pleito sindico-empresarial en ciernes*).

Al final, salí para Investigación Operativa de Iberia, sita en la calle de Alenza, con la nueva categoría debajo del brazo, ocasionando, un cambio de rumbo en mi vida.



En esa época, Mari, yo, y Aranzazu, fallecido el “delfín”, vivíamos y pagábamos nuestro “nidito” de Eloy Gonzalo; con los “extras”, de las horas realizadas en Iberia, entre semana y los domingos; -estudiando en ICADE la carrera-, en vacaciones, volvimos por tercera vez a Cuenca, a la misma casa donde habíamos estado, cuando yo solo era el novio de Mari.

A este veraneo, le precedió otro, ya casados, y no descrito; fuimos toda la familia, con el benjamín José Manuel recién nacido; una vez terminado sin éxito la opción de Programador en Iberia como he relatado.

Ese verano fue muy agradable, todos nos desvivíamos, con el recién nacido, éramos conscientes del trauma físico que acarreaba el niño, desde su nacimiento.

Motivo: accidente de tráfico de Mari, veinte días antes del previsto parto, en una visita rutinaria, acompañada de su madre, al ginecólogo -fueron en taxi-; al tratar el conductor, de ser mas rápido en su “carrera”, ha indicación de la abuela. Mari salió del coche a rastras, gracias a que la abuela, levanto el taxi con su cuerpo -así me lo contaron, cuando fui a verla ingresada, desde el trabajo-.

El accidente ocasiono, se le retrasara el parto a Mari, más de 30 días, cuando los médicos deberían haberlo provocado; dudaban de su “éxito”; al estar en el hospital, postrada en una cama, sin moverse, al tener toda la columna vertebral ennegrecida, con dolores; un gran hematoma o cardenal, la ocupaba toda la espalda.

Este retraso, ocasiono un gran susto en el feto, según los galenos; ese día debería haber nacido, induciendo el parto; estuvo bebiéndose los líquidos amnióticos de la placenta, durante los días



del retraso; ocasionándole, un problema físico-motriz, y una gran debilidad, de sus defensas contra las infecciones.

Como decía, José Manuel con trece meses, con una corta vida arropada y muy querida por todos, murió en el mes de Mayo del 68 *-fecha nada chocante en Francia-*; curioso casi los mismo que yo tenía, cuando se murió mi padre, falleciendo en brazos de su madre, la causa: una bronquitis aguda, simultaneada con sarampión *-de esto ultimo se dio cuenta la abuela-*.

El Dr. Colino, puericultor que nos atendía y continuo atendiéndonos, indico, había que tratar uno de los dos “achagues”, actuando una vez más, sobre las habituales bronquitis; el corazón le fallo y murió en presencia de Mari, la abuela y el Doctor; cuando llegué del trabajo, me acerco un compañero en su coche, *-nosotros no teníamos-*, le encontré muerto y brotándole el sarampión.

Mari como yo, decidimos, con un gran miedo; nos había dejo totalmente traumatados el suceso; ir a por otro “churumbel”, y “gracias a Dios”, se quedo rápidamente embarazada, al año siguiente en abril del sesenta y nueve, nació nuestra actual hija mayor Aranzazu.

Las vacaciones con Mari, en estado de gestación de Aranzazu, las pasamos los dos en Vigo, fuimos con el Grupo de Empresa, aconsejados por Vela, por cierto pasamos unos días de asuetos inolvidables, dejando los fantasmas atrás, muy compenetrados los dos, dándonos ánimos para tratar de olvidar, el “palo” que la vida nos había dado.

Aranzazu nació bien, paso a ser la alegría de la familia, hasta esos momentos, estábamos haciendo mala sangre por los rincones, recordando al primer hijo, nieto y sobrino, perdido.



Ese verano, con Aranzazu recién nacida, es decir tendría de tres a cuatro meses, nos fuimos Mari y yo con ella a Balmaseda, para que la conociera mi familia; la “mozuela” era encantadora, como ya he descrito, mi linaje familiar tenían muchas ganas de verla.

Mis viajes a Balmaseda, fueron más esporádicos, estuvimos recién casados, estaban encantados con Mari y su familia; incluso con su hermana Conchita, la conocían de cuando se la había llevado, mi tía Magdalena a su casa después de nuestra boda.



Técnico de Organización en la empresa

El cambio laboral a Técnico de Organización, dio un vaivén a mi vida, tanto en el aspecto económico como en el de conocimiento de toda la empresa; al intervenir en la compañía en casi todos sus avatares, de su evolucionante cambio tecnológico, en curso.

El dinamismo tanto en la Central, como en sus organizaciones periféricas: delegaciones, aeropuertos; ocasionado por el cambio y la forma de trabajar, de la compañía hasta esos momentos. Su comercialización, se extendía prácticamente a todo el hemisferio occidental.

La incorporación con retraso al nuevo trabajo, pese haber obtenido, el número cuatro de la promoción *-el “affaire” tuvo algo de culpa-*; al no haber podido, salir a tiempo de la Dirección de Material; su consecuencia fue: mi destino temporal junto con Bernardo Martín Merino, a la nueva División de Investigación Operativa, en lugar de a la División de Organización.

Para mí fue una “pasada”, ir a esta División de I+D, por lo mucho que aprendí de: técnicas matemáticas, estadística, programación lineal, “Teoría de Colas y de “Juegos””; entre otras herramientas y actividades, dedicadas en exclusiva a los negocios de la empresa.

Me permitió, poder intercambiar los conocimientos teóricos recibidos de aquellas técnicas, por mis estudios de la facultad, como he indicado, en la carrera de Ciencias Empresariales, con las prácticas diarias, de las actividades elaboradas, con los titulados de la División.



Di con dos personas: una Ramón Martínez de León, Jefe de la División; la mas teórica e introvertida, que he conocido (pasados los años, volvería a ser mi jefe directo, durante un pequeño periodo de tiempo), laboralmente hablando.

Por otro lado, José Luís Gasco, matemático recién ingresado en la empresa; auxiliar de cátedra de Matemáticas, en la facultad de la Universidad Autónoma; de uno de los matemáticos españoles, más famosos en el ámbito mundial, en aquellos momentos: Sixto Ríos.

El resto de la División, Mariano Sánchez Campos, Pablo Palacios y Pepa Cámara, junto con la secretaria Amelia; todos reciente ingresados, formábamos un grupo muy homogéneo; complementado, con la experiencia de empresa, aportada por el indicado Bernardo y la mía.

Participo en los trabajos realizados en la División, en unos casos colaborando, en otros de forma intensiva; al final en ciertas actividades, como Jefe de Proyecto; voy a describir algunos, me atrevería a decir significativos, para la evolución de la empresa, como posteriormente en la del sector aéreo.

El "bumm" informático, de aquella década y la posterior; ocasionaba entre otros casos mecanizar los sistemas de reservas y venta de billetes; impulsando tener que dimensionar las necesidades de pantallas (en aquellos momentos "tontas"); conectadas al ordenador central, de las diferentes oficinas de la red comercial de ventas; ubicadas en los aeropuertos y ciudades, de las diferentes urbes donde operaba Iberia,

Ocasiono, tener que viajar, en temporada alta, y en días puntas a citadas oficinas, tomando muestras significativas: de



procesos diferentes: del flujo de personas, a comprar billetes, del ritmo de llamadas, a realizar reservas de plazas, para los aviones.

Estos datos estadísticos, obtenidos “in situ”, en función del tamaño de la muestra; se analizaban con posterioridad, en la división, a través de modelos informáticos, “Teoría de Colas”; determinando las necesidades, de “equipos informáticos” a adquirir, para cada “entidad” analizada, en nuestros viajes previos.

La actividad a realizar del muestreo, dada la simultaneidad de la toma, el escaso y sincrónico periodo de fechas puntas; ocasionaba colaborar con Bernardo y conmigo, el resto de Técnicos de Organización, del “Concurso-Oposición” que he indicado; viajamos de forma coincidente, semanalmente a diferentes destinos, de la red nacional e internacional.

Este estudio-proyecto al principio lo dirigió, Gasco como Jefe del mismo, con mi estrecha colaboración; al final por otras actividades llevaba por él, me toco hacerme cargo de la actividad y de su ejecución, en años posteriores.

Otro proyecto donde participe, fue un modelo teórico de programación lineal; objetivo: desarrollar un sistema informático, que realizara y optimizara la rotación de las tripulaciones (*en concreto la flota DC-9*); en aquellos momentos se elaboraba de forma manual, por los programadores de Operaciones.

Trabajábamos en el mismo codo con codo: Gasco, Pepa Cámara y yo. La aportación de mi experiencia en “la programación manual”, realizada en Material con los aviones; antes de la creación de la Oficina de Routing, fue básica, para el desarrollo optimo del proyecto.



Para mí esta tentativa, fue una gozada, aportar ideas básicas, de cómo enlazar, los segmentos definidos de los vuelos; objetivo: optimizar, el numero máximo de trayectos a realizar, por tripulación diariamente.

Obtener los días máximos, que podían estar volando, con sus descansos nocturnos fuera de la base, conseguir su vuelta a la misma, para descansar los días establecidos; lo mas importante y difícil, era ligar día a día, la programación y al final cerrar el ciclo semanal el domingo con el lunes siguiente.

Este modelo, desarrollado informaticamente hablando, de forma total (*optimizaba las tripulaciones, en un 25%, las necesidades semanales, pasaban de 48 tripulaciones a 36*), al final no se puso en funcionamiento en Iberia (*para resolver el problema, entraron mas tripulantes*); sin embargo fue utilizado, por otras compañías al presentarlo Iberia en el AGIFORS (panel de cias); donde se presentaban, los modelos matemáticos de I+D, definidos y desarrollados por las empresas aéreas.

En ese mismo escenario, Iberia, presento un modelo, para analizar y optimizar el Overbooking, actividad realizada por Mariano, Pablo, el Jefe, y Bernardo; en él no participe, tampoco fue utilizado, por Iberia en aquellos momentos.

Posteriormente, su formula matemática, definida como "Ley del Olvido"; se incorporo, al sistema de Reservas adquirido años después por Iberia; por haberlo integrado en el sistema UNISYS, aprovechando su presentación, en el citado comité de AGIFORS.

Este cambio de trabajo, se simultaneo con mi inclusión como socio, en la Cooperativa de Viviendas de Iberia. El numero de personas, en ese momento de la unidad familiar, podría ocasionar con el tiempo, que nuestro piso adquirido de Eloy Gonzalo, en proceso de liberación hipotecaria, se nos quedase "peque".



Prudente en la decisión tomada, me incluí, en la promoción de pisos que estaban previstos edificar, detrás del cementerio civil, nuestra actual vivienda, la misma origino, una gran demora en su momento, de casi siete años.

Una vivencia curiosa, vísperas de Navidad, en NYC, en un viaje de dimensionado de oficinas, me acompañaba, entre otros Salvador López (q.e.p.d.); al entrar en la oficina de Reservas, la cual parecía una “pequeña ONU”, por el numero de personas, de los distintos países americanos, que en la misma había.

Al final del local, una persona, nos increpo a voz en grito, “quien fumaba celtas”; curiosamente, ese quehacer era de Salva; en aquel momento había dejado de fumar, la citada persona, detecto el “olor” a ese determinado tabaco, a pesar de la distancia existente entre él y nosotros.

Moraleja, le tuvo que dar dos cajetillas, no se las cobro, le hizo la persona más feliz de la tierra, y daba gusto verle fumar los cigarrillos, ocasionándole la sensación de “engancharse”.

Por cierto también nos pedían, las monedas de 5 Ptas., que pudiéramos tener, nos extraño la petición; averiguamos posteriormente, eran del mismo tamaño, que las fichas que te daban, por 1 \$ en la entrada del metropolitano de NYC, al comprar un trayecto.

Segunda moraleja: estos descendientes de españoles, son tan “vivos” como nosotros, se buscan la vida, si me apuras mejor; lo estamos observando ahora, con la emigración masiva, en estos momentos en España.



En citado viaje, en la indicada "ONU", se realizaba una porra de 500 números, donde se sorteaba un premio de 500 \$ al ganador; es decir "ca" numero un dólar, nos ofrecieron jugar a nosotros, los "visitantes", les manifestamos nuestra negativa, era un entretenimiento de ellos en esas fiestas, que podíamos estropear.

Insistieron tanto, que participamos económicamente, la vida es así, nos toco. Lo más llamativo, fue el comentario, realizado por la supervisora cubana, la insistente en nuestra participación, al manifestar, "***les ha tocado a los españoles de España***".

La expresión la dijo con un gran cabreo, mala baba y fuera de si, no se puede describir; sin andarse con tapujos, sabiendo curiosamente de mí presencia, detrás de ella, oyéndola.

La indique "tranqui, tronca", aunque no os haya tocado, a algún miembro de la oficina; para sus Navidades, le hubiera venido muy bien; nosotros íbamos a pulverizar el dinero conseguido en champán, (*no había consultado, con el resto de compis "visitantes"*); dicho y hecho, ocasionando, pasar de un momento de tensión, a uno de divertimento.

El regreso del viaje, el mismo día de Nochebuena, por la mañana, curiosamente, termino por niebla, en Valencia en lugar de Madrid; menos mal que al mediodía, nos trasladaron, para cenar, esa noche como dios manda, con la familia.

El veraneo siguiente, Aranzazu tenia mas de un año, nos fuimos, toda la familia nuevamente a Cuenca, pasamos un verano de ensueño, disfrutamos de lo lindo; "ella" era el centro de atención de toda la "prole", incluido los "toños".

En aquellos momentos daban ganas de comérsela, por lo traviesa, vivaracha, juguetona, bulliciosa y alegre que era; una pena la vida la ha cambiado; aunque de cuando en cuando -*cada vez mas*



esporádico- de algún destello o ramalazo de lo que estoy relatando, aunque con la llegada del sobrino, su comportamiento, ha cambiado y se parece a la descrita de pequeña.

No se me olvidara, lo mal que lo paso Mari al regresar de Paris en un viaje que me acompaño; también estaba Salvador López, con nosotros; nos pilló una huelga de transportes, para el grupo una novedad; allí iba en serio, tardamos ocho horas, en llegar desde los Campos Eliseos, al aeropuerto entonces de Le Bourllet, y perdimos el avión.

Al no poder regresar a Paris (*tardaríamos otro tanto*), y no haber hoteles en los alrededores, nos toco dormir en los asientos del aeropuerto, para el otro día poder regresar a Madrid; después de esa experiencia, Mari decía, no volvería a viajar conmigo, en plan de trabajo.

Según la abuela, de este viaje “vino” Marta, comprensible, pero fue en casa y al regreso; no en citada ciudad, como ha pregonado a lo largo de toda su vida, siempre en plan jocosos, y sin tener ninguna prueba al respecto.

Por cierto, hablando de la familia, en aquellas fecha Mari, se porto como una jabata; al quedarse en la época de estival (*periodo de mis viajes*), solita en Miraflores de la Sierra, con las dos racanas (*no había nacido de momento el “mozo”*), y con un gran problema, de deshidratación de Marta (la “ratita” para nosotros), a los pocos meses de haber nacido.

En aquellos instantes, Marta tendría seis meses, la vivienda alquilada en la sierra, la compartíamos diariamente (*no su precio*) con su hermana mayor, casada, y nuestro sobrino, y el abuelo; la abuela, Conchita y Miguel iban los fines de semana.



Mari, es la fuerza de la naturaleza, el faro que nos ha guiado en todo momento, a mí y a nuestros hijos; en todos los años de convivencia, sus acciones son difíciles de definir con palabras; teniendo fuerzas suficientes como para repartirlas, también entre sus padres y hermanos.

Uno de los veraneos, para descansar, la familia, -cuatro personas-, pasamos las vacaciones en Vigo, Playa América; Martita con su hermana mayor Aranzazu, zascandileaba por estos andurriales; nos largamos, con los abuelos y Conchita, entrañables, para la incipiente familia; los sentía como unos segundos padres, en especial el "abuelo".

En veraneos posteriores, el "grupo" familiar, es decir con los abuelos incluidos; no se separaban de nosotros, no lo permitíamos; estuvimos en el Berreguat de Valencia y en Roquetas del Mar en Almería.

De esa época, tengo un grato recuerdo de la formación personalizada, dada por Gasco, respecto a la Estadística; posteriormente me ha ocasionado, "engancharme" a la misma, siendo una actividad que me encanta.

La he tenido que utilizar, asiduamente en muchas actividades posteriores, en la empresa; con una gran soltura, aprovechamiento personal, de la citada herramienta; causa: lo fácil que hacia Gasco, la explicación de la materia, por su gran conocimiento de la misma.

Estas nociones, adquiridas de forma individualizada, a través de una persona muy formada, de fácil palabra, con supuestos claros, sin subírsele su ego al "encumbrado del saber"; me han servido, para tener muy claro, los conceptos estadísticos a aplicar, tanto en la empresa, como en mi vida privada, al transmitir, a mis hijos, las citadas enseñanzas.



yo con el B. mas o y mi primo toñete el portero



Yo el peque, y mi primo TONETE EL PORTERO

arramendi y mi primo toñete el portero



El "DELON" DE VUESTRO PADRE

SINETADO POR MI PRIMA TERE



CON FLAY
EN LA
HUERTA



CUARTO ESTAR- HABITACIONES NIÑAS

CÓN TV- EN ELOY GONZALO



Breviarios de mis vivencias "currantes"







Breviarios de mis vivencias "currantes"







Brevarias de mis vivencias "currantes"







Breviarios de mis vivencias "currantes"



EN SEGOVIA GRUPO
FORMACIÓN LABORAL



EN TVE GRUPO
FORMACION LABORAL
CON GALLO PRESENTADOR



CON GRUPO "COCA"
EN CAFE DE CHINTAS



GRUPO DE CONTROL DE PRODUCCION
DE HANGARES- BODA EN SEGOVIA



COMPIS DE HANGAR II CON SUS RESPECTIVAS.



Unificación en la Subdirección de Organización

Un cambio de Estructura Orgánica de la CIA, originó la absorción de la División; ocasionando que Bernardo y yo, nos incorporáramos a la nueva Subdirección de Organización; donde estaban adscritos, el resto de compañeros del “curso-oposición”, en su día realizado, para Técnicos de Organización (encubierto como “Cronometradores”).

Nos mudamos desde la Avenida de América nº 2, donde estaba “Investigación Operativa” (*habíamos, comenzado en Alenza*), al Edificio Cuzco; con unas vistas maravillosas a la Sierra de Guadarrama, en esos momentos no estaban construidos, los actuales edificios de enfrente, como el de Mapfre.

Investigación Operativa, se integro en la nueva Subdirección de Organización, después de estar un año en la planta séptima del Edificio Cuzco; trasladándonos a la última planta del mismo edificio, en una distribución “Open Plan”; los únicos “antiguos” (*en aquellos momentos con dos o más trienios*), éramos los técnicos de organización; el resto Ingenieros y Titulados, eran “novatos” en avatares laborales, y “paracas” en la empresa.

Durante este periodo, trabajé de forma intermitente, en proyectos surgidos en la empresa; ocasionando tener épocas de total relax, es decir de inactividad. Empleaba ese tiempo, en leer libros técnicos de la biblioteca, con momentos de gran actividad, con viajes y estancia fuera de casa.

Tenia, que compaginar, estos frenazos y acelerones, con mi objetivo principal, en aquellos momentos, finalizar la carrera de Ciencias Empresariales; así como redactar, mi trabajo de fin de carrera, para su evaluación y obtención del título definitivo.



De esta época, voy a describir en dos pinceladas concretas, algunas de las breverías en que participe:

Uno de los trabajos, llevado a buen término, fue el **Manual de Tiempos de Escala**, de las diferentes flotas, disponibles en la empresa; y sentar las bases, para futuros manuales de nuevas flotas; tomando tiempos de actividades, en diferentes aeropuertos, tanto de la red nacional como internacional.

Tuvimos que dimensionar, las diferentes diligencias, intervinientes en el despacho de un avión en tierra, captando los tiempos de todas las actividades, entre otros de:

Pasaje, equipajes, mercancía, limpieza, combustible, mayordomía, catering, revisión técnica, equipos de carga y descarga, tripulaciones técnicas y auxiliares, vehículos de aproximación, llegada real y llegada programada, recuperación del retraso, despacho técnico, etc.,

Todas estas tareas, están solapadas con la parada del avión en tierra; pretendiendo dimensionarlas y parametrizarlas; en función: de los tiempos de escala; pasaje a bordo desembarcado o embarcado; mercancía a cargar o descargar; servicios espaciales de pasajeros, etc. Para determinar el estándar de las mismas con el avión en la plataforma y sus necesidades puntuales; permitiendo concretar, los vuelos a realizar, por la cia, a lo largo de una jornada.

El trabajo, fue divertido y bonito, realizado prácticamente por toda la plantilla de organización, de aquellos momentos.

Uno de los viajes, fue al aeropuerto de Oviedo (OVD), lo realice con mi compi y vecino Pedro Bermejo; días después, se nos incorporo, el ingeniero aeronáutico De la Torre, lo conocíamos de referencia; incluido en el ultimo momento, en el proyecto, su



actividad, consistía en verificar los trabajos realizados “in situ”; su control anterior, le traía del aeropuerto del Aiun, en el Sahara español.

Al llegar al aeropuerto de Oviedo, donde estábamos; a la hora de comer, bajamos aun restaurante, que hay al pie del aeropuerto, en la carretera de Oviedo a Gijón; mi “curiosidad a describir”: menú encargado por el jefe de Escala, una fabada y después filetes con patatas.

La sorpresa, el recipiente de las “fabes”, era como para “un montón de gente y no pa cuatro”, había fabes hasta hartarse; repetimos todos, un ligero segundo plato menos él citado ingeniero (por cierto muy alto), repitió hasta un tercer plato; aquí no acaba “la brevería”, al llegar los filetes (“dos por barba mas las papas”), estos se salían de la bandeja; como los otros acompañantes, era incapaz de comerme uno de los míos; de forma muy graciosa, el citado ingeniero dijo, no os preocupéis, os ayudo; se metió entre pecho y espalda, su ración y dos mas de los “compis”, asistentes a la “comilona”.

En ese momento le comente, “que pasa”, no te han dado de comer los saharauis; nos contesto: “que va”, allí me he puesto las botas, te dan y te dan de comer sin parar, hasta “eructar”; ellos piensan, mientras tanto no estas satisfecho, conclusión: un angelito el citado ingeniero, desde ese momento, no le invite a comer, pensando en la “dolorosa”.

Estando en el edificio de Cuzco, aproveche el momento de los escasos viajes, para sacarme el carnet de conducir; nos compramos un coche Seat modelo 127, estrenándolo, con los abuelos, Mari y la mozuela Aranzazu, subiendo en verano a Navacerrada; torpe de mi, colocando en un “stop”, el freno de mano



semi-puesto, durante un escaso recorrido, culpando de la lentitud, del vehiculo, al peso de la abuela (*risas...*).

En otro viaje, nos fuimos los cinco (Marta estaba, en el cuerpo de su madre embarazada), a Cuenca, por la carretera de los pantanos: es decir por Guadalajara y Sacedón; tuvimos un incidente con el vehiculo, gracias a Dios pudimos contarlo, ese día llovía a cantaros, íbamos por una carretera, que se encontraba en construcción, por ampliación.

Ocasionando, tener que ir con una velocidad corta, casi a 20 Km. por hora; de repente, a lo lejos, veo un obrero agitando una bandera, entendiendo por señalización de un ¡peligro!; en ese momento el coche comenzó a deslizarse, sin control, no podía hacerme con él; procedí a dar un enorme acelerón, el coche giró sobre sus ruedas; desplazándose en lugar de hacia el precipicio de la izquierda, sin quitamiedos; hacia la montaña en la derecha, donde se paro el vehiculo, sobre el arcén.

Ante la desgraciada peripecia, que podíamos haber tenido en un instante, los cinco mas uno; decidí bajarme del coche, para ver por donde nos hubiéramos precipitado; al llegar al borde del camino, totalmente empapado, pisando sobre una balsa monumental de aceite en toda la carretera; divisé a unos cuarenta metros mas abajo, las copas de un pinar,-su parte superior-; me lleve un gran susto, todos pudimos contarlo, conclusión no era nuestra hora.

En otro trabajo, fui su garante; se planteo optimizar: registros unificados para: puntos de luz, teléfono, informática y datos; instalados en la planta "Open Plan", por la empresa contratada, realizadora de la instalación.

El estudio debía definir, si los registros unificados instalados, eran los precisos, o por el contrario sobraban; se



utilizarían, de forma aleatoria, por las personas y sus enseres, ubicados en la citada planta, en toda su superficie.

Para este trabajo, emplee mis conocimientos de Investigación Operativa y mi gran afición a las matemáticas, en especial a la geometría, para plantear un modelo aleatorio, *“registros de energía suficientes, como para que al menos uno de ellos, tenerlo, debajo de una mesa ubicada de forma aleatoria en citada planta”*.

La conclusión, la empresa contratada, había instalado un 45% mas de lo necesario, para un 100% de calidad; es decir traducido a pesetas, una “demasia” de mas 3,5 millones en una factura de unos 9 millones.

Este “modelo matemático” -normalizado por la empresa-, a partir de ese momento fue utilizado, en todos los proyectos de “Open Plan”, realizados posteriormente en la compañía Iberia. No obstante este tipo de oficinas, nunca ha calado en la empresa española; causa: la forma tan exaltada que tenemos de hablar, ocasionando un ruido excesivo, originando molestias innecesarias, en las personas existentes en tu alrededor.

Lo más significativo, es la desagradable imagen de los “currantes”, apoyando sus brazos en las mamparas de separación, dialogando o conversando con sus tocayos; a veces, a la vista de terceras personas, no participantes en esa “actividad”, muchas veces esperando, ser “atendidos” por los dialogantes.

Otra diligencia, la participación, en el Taller de Equipos Tierra, en aquellos momentos, responsable del mismo el ingeniero Bustos; años posteriores, volvería a reencontrarme con él en Informática, el trabajo fue muy concreto y puntual. Durante un



periodo, de algo más de medio año, fui tentado por él, para que me quedara en citado taller, no lo acepte en ningún momento.

Un tejemaneje "curioso", externo al trabajo habitual, de aquellos años; el grupo de Técnicos de Organización, es decir los nueve primeros, con el compromiso y juramentación previo de todos; tuvimos que pleitear, de forma conjunta contra la empresa, al pretender asignarnos diferentes niveles laborales, plasmado por la empresa en el tercer convenio colectivo de Iberia.

De este tema, he comentado "algo" cuando he relatado el concurso-oposición para el grupo, y el "contubernio" existente entre el Directo de Personal, Palenzuela y el enlace sindical Campos; por la celebre, ley de Sanz Orrio Ministro de Trabajo -año 1944-, donde se definían a los Técnicos de Organización.

El desaguisado era: algunos como "Salvador" y yo, por nuestra categoría previa al concurso, nos asignaban, la categoría definida por la empresa en convenio, al amparo de la citada ley, -dándola un sesgo interpretativo-; como **Técnicos de Organización, Planificación y Control**, de 2ª, al resto de los compañeros de 3ª; excepto el numero uno de la promoción, Pedro Fernández; no podía obtener la mínima categoría, por su clasificación laboral previa, -era botones, debido a su juventud -.

Dada la incongruencia suscitada, tuvimos que pleitear todos, ante magistratura para su clasificación; al proceder todos de un concurso-oposición, deberíamos tener la misma categoría laboral; sin influir para nada, la categoría previa que pudiéramos tener; por otro lado argumentar, nuestra actividad, estaba totalmente "ligada e identificada" con la definida en la citada ley, como **Técnicos de Organización de 1ª** (sin mas complementos adjetivados por el convenio).



La mayor incoherencia, se daba el estar en el grupo laboral del convenio, personas con diferentes actividades; ubicados en la empresa en: “Organización” “Planificación” “Control”, estos últimos, eran los “controladores técnicos o inspectores” de material; supervisaban con su doble control, los trabajos realizados en los aviones, por las diferentes especialidades existentes.

Conclusión: la magistratura, nos reconoció como Técnicos de Organización de 1ª; y definiéndonos al final para el convenio como Técnicos de Organización, Planificación y Control de 1ª.

Durante el largo periplo, que duro el pleito y contrapleito de la empresa (casi 2 años), en ningún momento, tuvimos problemas con nuestros superiores directos, asignados en las diferentes actividades que “realizamos”.

Otra tarea en la que intervine, fue en el estudio y puesta a punto en el año 1973, del actual Puente Aéreo; la colaboración consistió, ayudado por Santiago Vidal, entonces sindicalista (*actualmente en la vicepresidencia de veteranos*); en el desarrollo informático, de una encuesta, entre los entonces usuarios de citado tráfico “Madrid Barcelona” y “Barcelona Madrid”.

¿La consulta? como veían ellos, el posible cambio, de aquellos momentos: la forma de viajar con reserva y plaza; a la pretendida, aviones sin reserva, operando cada cierto tiempo, según demanda a lo largo de la semana.

En citada encuesta, coincidí con Amando de Miguel, le pareció fantástico el supuesto cambio; le sorprendió, la forma que realizábamos la encuesta, con los nuevos métodos de investigación. A mí me llamo la atención, el llevarse, todos los periódicos, ofrecidos a bordo de los aviones; me indico: “la necesidad”; contrastar los hechos acaecidos y publicados en los mismos; así, a



través de sus diferentes interpretaciones, sacar sus propias conclusiones, como sociólogo.

Me acuerdo con gran deleite, de un viaje realizado por los cuatro a Canarias (*Nacho, todavía estaba en mis gregüescos*), íbamos en el avión DC-10, en vuelo de crucero, solía ir un poco inclinado.

Las dos "rapazas" Aranzazu y Marta, no dejaban de corretear por el pasillo, arriba y abajo; en un momento determinado, llega Aranzazu apresurada, detrás como una lapa Marta y me dice: ***"Papa vamos a bajarnos, me he cansado, de tanto correr por el pasillo y esto se ha parado"***; las carcajadas que dimos Mari y yo, así como los pasajeros de nuestro alrededor, fue de sorpresa, por el desparpajo y la falta de miedo al avión, que transmitían.

Aranzazu dado su desenvoltura, hizo amistad con una pasajera, ubicada cerca de donde estábamos sentados; ella la ofreció una piruleta, no se cortó ni un pelo y la dijo, "su hermana Marta también quería"; la hizo mucha gracia a la señora y le dio otra para su hermana; muy "peque", la seguía como podía, a todas las partes del avión.

El respeto y miedo al avión, tengo que decir, mis hijos y yo, no lo hemos tenido nunca; al realizar cualquier tipo de viajes, en especial los aéreos; posteriormente han viajado y viajan de forma habitual, tanto en familia, como emancipados, a muchas partes del mundo, sin ninguna incertidumbre.

Sin embargo, a Mari, también le gusta viajar y volar, pero no se le ha quitado, ese desasosiego; lo tiene siempre a la hora del despegue de los aviones, en todos los vuelos; una vez en vuelo de crucero o en el aterrizaje, se le pasa la inquietud, manifestada al comienzo, yo creo que es "aprensión o manía".



Durante el periodo de tiempo, que permanecí en la Subdirección de Organización, me permitió, embelesarme de mi familia, tanto “la menuda”, como de mi mujer, al disponer de mas tiempo y dedicación a ellos, los estudios los estaba finalizando, invirtiendo menos tiempo en el trabajo.

El primer curso escolar, mi mujer con mis “hijas crecitas”, las llevaba al colegio, en el barrio de Chamberi -damas negras-; Aranzazu se sentía “mayor”, protegiendo a su modo, a Marta cuando iban al colegio, e incluso dentro de clase; eran entonces dos niñas alegres, simpáticas, dicharacheras; la mayor, en el buen sentido, era un bicho, no dejaba títere con cabeza; pero daban ganas, de comérselas a las dos, a besos y abrazos.

Ese verano, brevemente descrito anteriormente, toda la familia nos fuimos, algunos por segunda vez, a Playa América en Vigo; los cuatro es decir: Mari, yo y las niñas, nos fuimos -con el 127 en el tren-, acompañados de los abuelos y de Conchita, en literas.

Una vez en Vigo, tuvimos que irnos con el coche, a la citada playa, donde disfrutamos de las vacaciones todos juntos; por cierto lo pasamos “chupi lerele”, no me explico hoy, como fuimos todos en el 127; a las excursiones de los alrededores, incluso a Santa Tecla, en la desembocadura del río Miño, frontera de España con Portugal.

Después de pasar ese año las vacaciones familiares en Vigo, para los “cónyuges”, fue un segundo viaje al mismo sitio; siempre hemos pretendido, cuando las circunstancias empezaban a permitirlo, ir cada verano a lugares diferentes (*a lo largo de nuestra vida, hemos repetidos, en algunos sitios varias, veces, pero de forma puntual y deseándolo*).



No fue el último viaje de trabajo, acompañada de Mari, el realizado a París, donde salió "escaldada" por la huelga ya relata; aun le quedo ganas, de venirse en otro viaje, los dos. En este caso a Londres, donde lo pasamos muy bien; el idioma, se nos puso cuesta arriba, pero con la "húmeda" y la "faz", se puede y se debe, ir a todas las partes, la vergüenza la dejamos en la recámara.

Como digo, nos divertimos mucho, la abuela siempre nos ha "glosado"; nuestro hijo Nacho, fue concebido esta vez en Londres, como he indicado en otro momento; se volvió a equivocar, fue en los "Madriles" y a la vuelta del viaje; en esta ocasión sin incidencias, pero si con alteraciones ovulares de Mari, en ambos casos *-lagarto, lagarto para futuros viajes-*.

Aprovechando la capacidad del nuevo coche adquirido y pagado poco a poco, un SEAT 124; fuimos, los cuatro más los abuelos, a los alrededores monumentales de Madrid; para conocimiento, tanto de las "peques" como de alguno de los mayores; no habían tenido ocasión, hasta esos momentos de conocerlos: tales como Aranjuez, El Escorial, Toledo, Ávila, Segovia.

Llamaba la atención en aquellos momentos, lo bien vestidas y armonizadas de las "rapaces"; la ropa, se la compraba Mari; o la traía, de los viajes realizados, a las delegaciones de la cia Iberia, contrastaba, lo avanzado y gracioso de la ropa que llevaban.



En Abastecimiento Aviones, actividad “chupi lerele”

Al ingeniero aeronáutico de la Dirección de Material, Antonio Fernández Sendin, le había perdido la relación en citada dirección, desde su traslado a Canarias, para dirigir el mantenimiento, de los aviones Fokker. Le habían llamado desde la Dirección General en Madrid; él pensaba, para un cambio de la flota indicada, en Canarias, por la de DC-9, proyecto, que traía documentado “bajo el brazo”; la sorpresa: nombrarle Subdirector, de la nueva Subdirección Abastecimiento de Aviones, definida por la empresa, en su estructura funcional.

En una de sus continuas visitas, durante el año 1973, por la Subdirección de Organización, para recabar ayuda a la misma; nos vimos por casualidad, (*ignoraba mi presencia en Organización*); causa: un retorno mío “a la base”; para rendir cuentas del trabajo, realizado en Equipos Tierra; no dudo solicitar mi presencia, en su cometido, para definir y dimensionar un nuevo Deposito Franco, para su Subdirección.

Fue el comienzo, de un nuevo proyecto, al principio realizado como destacado desde Organización; al final “me engancho”, la nueva actividad, la cual estaba en pañales, con procesos “antidiluvianos”; influyendo para asumir, el trasladó a la Subdirección y pasármelo “chupi lerele”, en la misma durante casi seis años.

El trabajo inicial consistía, en analizar la ubicación, en los bajos del actual Terminal I internacional, un sótano, junto a la entonces cantina, y su calamitosa viabilidad funcional y legal, del entonces Deposito Franco; definiendo uno diferente, dimensionando su novación, en otro lugar.



El sótano era un pasillo, estrecho y alargado sin salida al fondo, carecía de toda seguridad, ante un posible incendio o accidente similar; la mercancía se encontraba apilada en las paredes laterales, (tabaco y whisky) “nada inflamable”; el único corta-fuego *-adquirido por el personal-* disponible en la oficina, al final del pasillo, era un mazo y un pico.

Objetivo: en caso de incendio, mediante un “butrón”, horadar la pared, separadora de la indicada cantina; por el hueco, el personal existente, saldría de “najas”, dejando a su albedrío, los productos indicados, para su consumición por el fuego.

La seguridad legal, del indicado, Deposito Franco, sé conseguía, solo con la presencia de un “numero” de la guardia civil por turno, donde realizaba su actividad de “custodia” en una mesa; al comienzo del pasillo, junto a la escalera de bajada, para controlar que la “mercancía”, no entrara en España, como estaba establecido por ley.

Los objetos de más valor; vendidos entonces, a bordo de los aviones; tenían un cierto control y seguridad, a través de una jaula metálica con candado, al final del pasillo, junto a la oficina administrativa.

La ubicación de los productos al adquirirlos; su reubicación y manejo posterior, en los equipos portátiles: trolleys, armarios, etc., utilizados en los aviones; originaba ser bajados y/o subidos, al/del “sótano” de forma manual, por la única escalera. La misma, tenía una gran pendiente, separada por unos 15 o 20 escalones; ocasionando constantes precipitaciones de los equipos, contra la pared existente, al final de la escalera, junto al único baño del lugar.

A veces utilizaban una polea, descolgando los equipos por la escalera; las “señales” de esta actividad, eran evidentes: en los



escalones, en las paredes laterales y frontal inferior, junto a un baño, y en los equipos portátiles; los impactos de los indicados, se visualizaban de forma ostentosa, por los desperfectos ocasionados.

Al estar ubicados y apilados manualmente los artículos en los pasillos, no tenían rotación de stocks; dándose el caso de poner a bordo, productos “secos”, como el tabaco, dado el tiempo transcurrido entre: su elaboración, adquisición y puesta a la venta.

Se utilizaban lógicamente los géneros, de la parte superior; al no estar apilados en baldas, si el proveedor, no suministraba a tiempo sus mercancías, se utilizaban las cajas existentes a nivel del suelo; conclusión quejas de los clientes, compraban a bordo, bienes en mal estado.

El trabajo consistía, en definir y ubicar un nuevo Deposito Franco *-dentro de la ley, a nivel de calle-*; permitir: un mejor manejo de los equipos móviles; de los productos adquiridos; así como la rotación de los stocks. Garantía legal, para los bienes, al no estar en territorio español, a todos los efectos ubicados en zona franca; marchamo de los géneros para no filtrarse en el espacio español; salvo con la correspondiente “guía aduanera”, emitida por la Dirección General de Aduanas.

La actividad radicó en definir un local que cubriese todas las necesidades indicadas, realizándolo, cerca de la plataforma aeroportuaria, en un edificio ya existente en los terrenos de los antiguos “talleres Tabsa”; cuando ingrese se reparaban en el mismo, los motores de hélice, de los aviones de Iberia; la jefatura del taller, estaba al mando del entonces Director de Material, Sr. Labraña.

Antes de recuperar y remodelar el local, este había sido almacén, durante algunos años, del velero propiedad del citado director, *-según comentarios de aquellos tiempos-*, posteriormente



fue abandonado totalmente, estando fuera de servicio. Por cierto firmaba como responsable, las facturas de las reparaciones, en citados Talleres; luego, las daba, o mandaba dar la conformidad, a la Dirección de Material que él dirigía.

La realización final de la "obra", fue un éxito, modélica durante años; la posterior cesión obligatoria de los terrenos de Iberia a Aena, ocasiono, llevar el Deposito Franco, a unas instalaciones en La Muñoza. En el "definido", puse en práctica, todas las técnicas de: almacenamiento, gestión de stock, de rotación es de productos, facilidades de Fifo y Lifo.

Por otro lado, una mejor ubicación de los artículos en los equipos móviles, y el optimizar los espacios en los aviones, ocasiono una mayor oferta, de los más requeridos por la demanda. Ocasionando, reducir prácticamente, los sobrantes en cada viaje; doblando y hasta casi triplicando las ventas a bordo, con los mismo "huecos" ya existentes y los nuevos detectados en los aviones.

Este tipo de trabajo, al realizarlo libremente, me molaba; por otro lado, las constantes propuestas de Sendin, para quedarme, como Jefe de División, en la citada Subdirección, me seducían. En esos momentos, había llegado mediante exámenes, al techo laboral del grupo (*Técnico Jefe de 1ª, -fui **durante doce + un años, numero uno del escalafón-**, techo "técnico" sin posibilidades de progresión*).

La oferta, quedarme, en la División de Catering -única vacante-, la actividad no me atraía mucho, en las comidas, mi fuerte, era degustarlas; no definir las, hacerlas rotar, determinar sus pesos, sus calorías, darles la presentación idónea, es decir un mundo interesante, pero no el mío.



Le propuse al “Sendo”, antes de su publicación, un cambio en los nombramientos de las Divisiones. Molero responsable de la de Dotaciones y Equipos, se le nombrase de Catering, haciéndome cargo de la “indicada”, que me atraía totalmente.

Ambos aceptaron la propuesta, trasladándome de Organización a Abastecimiento de Aviones; comencé a ejercer en mi nueva actividad, la más fructífera y apasionante que he tenido en Iberia; tanto o más que en la Dirección de Material, como posteriormente en aeropuertos, relacionada con los sistemas informáticos.

En este nuevo puesto, termine mis estudios de Ciencias Empresariales, no ocasionando ningún cambio laboral, ni reconocimiento de título, debido a la categoría profesional de los otros compañeros de División. “Sendo” debería haber llevado a su organización algún Técnico de Grado Superior, como años después ocurrió, los cuales ocuparon alguno de los puestos definidos, e incluso de menor nivel organizativo.

Sin embargo, en las múltiples acciones realizadas tuve una gran responsabilidad; concretadas, en un gran ahorro económico para la CIA, mejorando la calidad global de la actividad; el avance se vio en los medios y productos utilizados a bordo, al hilo describo algunos enjuaguillos.

Me satisfizo enormemente trabajar de forma conjunta con mi amigo y compañero de Material, Ignacio de las Heras, que el “Sendo” se la había llevado a Canarias, y se lo había traído con él.

El móvil: empleo de nuevas técnicas modernas de gestión, asimiladas en mi carrera; además de asistir a cursos especiales, “yo diría a medida”, recibidos por los jefes de División, incluido el Subdirector Fernández Sendin.



El "Sendo" fue un paladín en estos menesteres, a mi juicio el único "borrón", achacable, fue el no tratara de asimilar, a todos o algunos de los Jefes de División. En aquellos momentos, mal aconsejado y "engañado", por "una persona babosa"; con mucha o toda la influencia en personal; "cosas de la vida", posteriormente la he tenido que sufrir, como empleado a mis ordenes.

Entre los "recuerdos" transcritos a continuación, todos influyeron en mí, como en la actividad que estaba desarrollando; por la independencia con que los realizaba, siempre con el beneplácito de mi jefe Sendin.

Realice, unos Manuales de Dotaciones y Equipos, para las diferentes flotas, que en esos momentos tenía Iberia; el soporte documental anterior, era unos esquemas, de los contenedores móviles -con sus artículos-, para ubicar la carga y descarga, en los huecos definidos en los Galleys de los aviones.

Al analizar los aviones, flota a flota, se detecto, más huecos no utilizados, que los reflejados en los esquemas; cavidades normalizadas en los Manuales, mejorando la ubicación de los productos, reforzando las dotaciones, de los mismos a bordo de los aviones; esto permitió, no tener la necesidad de abastecerse, a un precio mayor, de forma frecuente, en aeropuertos extranjeros, economizando por este motivo, los gastos de la CIA.

Los cubos, recipientes o depósitos, donde se ubicaban a bordo, los desperdicios, de las comidas y bebidas dadas, se encontraban, en un estado calamitoso. Motivo: los golpes recibidos diariamente por su manipulación. Esto ocasionaba, no encajar en los huecos de los aviones, siendo la mayor *-por no decir la más "sangrante"-*, queja de los sobrecargos y auxiliares, al no poder manejarlos, de forma idónea a bordo.



En la mayoría de los casos, los indicados cubos de basura, no se habían repuesto nunca, con nuevas compras; siendo la dotación “original”, de la llegada de fabrica, de las aeronaves. Prácticamente todos estaban fuera de servicio, totalmente amortizados y no restituidos; lo más lamentable, la mayoría de ellos, no estaban definidos, para el almacén con su P/N y su S/N, para posteriores reabastecimientos y seguimiento de uso y vida.

La acción inmediata, fue especificar mediante planos, todos los cubos de basura, asignarles un numero de compra para el almacén (P/N); proceder a la fabricación y compra de los mismos, conseguir suficiente dotación para todos los aviones; stock de repuesto y de rotación suficientes; objetivo: ser cambiados y limpiados en las llegadas de los vuelos a la base, marcar mínimo de stocks, o punto de pedido, para futuras adquisiciones, ante las bajas o deterioros por inutilizables.

Se complemento, esta acción, con la definición de unas bolsas de basuras, “las mínimas”, para su utilización en todos los cubos, de las flotas; normalizándolas en cuatro tamaños, con su identificación visual para cada cubo y su utilización correcta, añadiendo su correspondiente dotación complementaria a bordo. Esto ocasiono una felicitación, del Servicio de a Bordo, eliminando totalmente, las quejas por este motivo.

En paralelo, se definieron unos nuevos armarios, para utilizar en la flota B747, los procedentes de fabrica estaban inservibles; se adaptaron los Galleys de citada flota, para que pudieran ubicarse, los trolleys estándar, definidos por el grupo europeo “Atlas”, originando, una disminución de las necesidades de stock movibles, en los aeropuertos al ser comunes, para cualquiera de las flotas.



La vida es un pañuelo, "comentado en otro momento", el interlocutor, en aquel instante en la Dirección de Material; era el Ingeniero Aeronáutico, con pocos años en la empresa, Sánchez Vilar, años después, fuimos compañero de trabajo, en Aeropuertos.

En aquellos momentos, su trabajo realizado dentro de Material, fue digno, rápido y ágil, no se si influenciado por el "Sendo"; el exceso de actividad, le debió dejar sin batería, cuando años mas tarde, se incorporo con Guillen, a Aeropuertos, no hacia ni ganas de comer.

Si su traslado, fue un rebote, no estaría digamos, motivado como para "currar"; se pasaba como otros acólitos, del indicado jefe Guillen, el día en "blanco".

Los trolleys de comidas, de gran consistencia, retirados de la flota B747; fueron reciclados por la citada Dirección de Material, para ser utilizados, como "útiles" del Deposito Franco; ubicando los géneros, para las ventas a bordo, en todas las flotas.

Las "técnicas de análisis de valor" aplicadas a los artículos, adquiridos; nos permitió, bajar los precios de las mercancías de uso diario; mejorar la distribución de las mismas, al ser enviados por los proveedores, directamente a nuestros almacenes de avance, en los aeropuertos de la red.

A los productos, les analizábamos: su "vida de consumo", precio, dotación en avión y "perdida" por uso; un articulo, algo "escatológico", el "papel higiénico", su dotación era: uno "colocado" y otro "suelto" de repuesto, por cada lavabo de avión y vuelo; además de llevar una pequeña dotación, situada en uno de los huecos, por si fuera necesario.



El análisis desencadenó: el colocado, no se llegaba a utilizar completamente, de forma habitual, el de repuesto “tenía alas”, volaba a otros usos o menesteres “particulares”. Conclusión, tratar de comprarlos a la mitad de tamaño y grosor, si su importe era proporcional, es decir la mitad; por el precio de uno, usábamos los dos, bajando la inversión anual de este producto en un 50%, dicho y hecho.

Un matiz sustancial, “salto” al analizar el monto de Iberia; este era ligeramente mayor, del que Mari o yo, pagábamos en el entonces economato del INI; moraleja, creamos un grupo interno, para gestionar una “visita”, a nuestras instalaciones, de los fabricantes del citado producto, y consultarles.

Nos manifestaron, fabricar a la mitad de tamaño, no significaba reducir el 50% del precio; causa: parar alguna de las maquinas de producción, reprogramarla y elaborar nuestro pedido. Para nosotros podría ser “elevado”, pero que para ellos (Sarrio) era la producción de casi dos días (moraleja: **“cuanto vamos al trono, para hacer nuestras necesidades, españoles o no españoles”**).

Lo más significativo de la entrevista, fue los precios ofertados por rollo normal, era algo menos de la mitad pagada en aquel momento por Iberia; el reducirlos, solo podría disminuir su valor previo, en un 18 o 20%.

A la vista de la información, les consulte, si nuestro consumo, entraba dentro de sus niveles de venta “directa”, como para ser clientes suyos, al recibir una respuesta afirmativa, les sugerí presentar la plica de compra en Iberia, para su adjudicación anual, donde recibirían el calendario de: fechas, entregas, destinos.

Tengo un recuerdo agri dulce, de una reunión “desordenada” –la única que asistí, me negué volver-, con el jefe de compras de la



empresa, Comandante de Intendencia Sr. Riaza; me hizo acudir a la misma, Sendin, junto con Ignacio de las Heras, Jefe de División de Almacenes de la Subdirección y Luís Jiménez Casinas, adjunto al Director de Relaciones Externas, responsable del Diseño del Servicio; teniendo un enfrentamiento verbal, con el citado Jefe de Compras, me comporte como siempre, es decir en mi línea.

Estábamos una serie de personas, de diferentes estamentos de la empresa, para "bendecir" y "admitir" las compras; como si fuera un "senedrín" formal de "sabios", no admitía, en mi fuero interno, tal despropósito, y menos hacerme coparticipe, del "mamoneo y chalaneo", al que estaba asistiendo, al tener que dejar plasmada, mi firma en los papeles de adjudicación.

La reunión dirigida, por el ya indicado Subdirector jefe de compras; daba fe, un abogado de Asesoría Jurídica. Se comenzó a analizar los diferentes artículos, a adjudicar por la empresa para todo el año, previa apertura de plicas, presentadas por los proveedores.

Mi primera observación, la di cuando se adjudicaron, los papeles de calco y las cintas de tinta, para las máquinas de escribir (*no olvidemos, estamos hablando, de comienzo de los años 70*), la informática entonces estaba por llegar.

Le indique, esos productos, deberían haberlos utilizado previamente, las secretarías de las oficinas para definir su mejor calidad, ajustándolos al mejor precio, y no el abogado, en ese momento *-el indicado, soltando lápiz y calco, se sorprendió de mi comentario-*; las cintas de tinta, con el mismo filtro, conocer su longitud, para compararlas con el importe ofertado.

La cara de mala uva, reflejada al expresar el comentario, la detecto el Jefe de Compras, ubicado frente a mí *-en el lado mayor*



de una gran mesa ovalada-, su mirada me taladraba y me mandaba a los avernos.

Aproveche para indicarle, en Abastecimiento de Aviones, antes de su adjudicación, queríamos probar, de los enseres, todos sus requisitos establecidos, pretendíamos añadir a los calendarios de entrega anual, un nuevo concepto de distribución territorial, por parte de los proveedores, (*le sentó como “un tiro en la nuca” mis comentarios*).

Por otro lado me saco de quicio, ver como el representante de personal, a mi derecha, Sr. Cabrera; al adjudicar los zapatos a llevar por los empleados y empleadas en los aeropuertos; se dedicaba a doblarlos, se supone para ver su flexibilidad.

Insinué, tenían que haberse enviado al INTA, para su análisis exhaustivo; el uso del mismo, por el personal en los aeropuertos, debería ser cómodo; al estar prácticamente toda su jornada laboral, de pie o andando de forma casi continúa.

La gota que desbordo el vaso, fue cuando al pasar a los artículos de Abastecimiento de Aviones, volví a indicar que los productos, previamente, tenían que ser analizados su utilidad, además de conocer los precios, nunca los posibles adjudicatarios, para rentabilizar la inversión.

Objetivo básico: para evitar mal entendidos, pretendíamos adjudicar los pedidos anuales mínimos, a dos proveedores con objeto de no tener problemas operativos de abastecimiento en las flotas (*a uno el 60% y a otro el 40%, o en proporciones equivalentes*).

Esta petición a los presentes, les sonaba a música celestial, hasta la fecha, esas reuniones, eran un “si buana” constante;



pasmados por mis comentarios al respecto, no salían de su asombro; en particular el Jefe de Compras, y los acólitos de su Subdirección.

Sorprendió el abrir la plica la adjudicación, de los rollos de papel higiénico; al ver a una firma definida como Sarrio, presentar una oferta, inferior a la mitad del valor, de las restantes ofertas de precios de las otras plicas; en especial, con la adjudicada, habitualmente años anteriores, con todos los indicios de volver a ser adjudicada (*a un mayor precio, de las indicadas "compras domesticas"*).

Al consultar el citado Jefe de Compras, quien era la nueva firma Sarrio, le indico, se identifica, con el mayor fabricante de papel de España, y uno de los más importantes de Europa.

Le comente, nos permite comprar directamente al fabricante, sin ningún "intermediario" encarecedor del producto; de esta forma, evitar posible desviaciones económicas, beneficiando de forma directa a la compañía Iberia.

El entorno familiar, se completo, con la llegada de Nacho a este mundo; ese verano, lo pasamos toda la familia, en Villaviciosa de Odón; se estaba haciendo tradición, pasar un gran numero de meses, prácticamente desde Mayo a Septiembre, fuera de nuestro "nido" en la "ca" Eloy Gonzalo.

Como digo, fuimos a vivir a Villaviciosa de Odón, estando esperando, la entrega de una vivienda, al ser socio de la Cooperativa de Viviendas de Iberia, en el Complejo de Cooperativas de la Unión Territorial, detrás del Cementerio Civil, donde actualmente vivimos.

Mari estaba en estado de buena esperanza, del que luego seria Nacho, concebido como el resto de nuestros hijos, en el "nido" de Eloy Gonzalo *-no en Londres como insinuaba la abuela-*;



elegimos, un sitio cerca de Madrid, todos los días iba y venia a “currar”, con el coche, a Abastecimientos de Aviones, donde tenia aparcamiento personalizado.

Al regresar al chalecito, la primera acción era darme un chapuzón en la piscina. Teníamos alquilado, la parte de arriba del chalet, Mari y las niñas no vivían solas, estaban acompañadas, con la “fami” de abajo, dueños del indicado chalet; haciendo buenas migas, incluso con otra vecina, que atendió a Mari después del parto.

Nosotros, estuvimos como siempre con el abuelo, los fines de semana, pegaban mangas el resto de la familia incluidos los de Moratalaz, la abuela solo vino durante la época estival y no todos los días, Nacho llego al mundo el ultimo día del mes de Julio.

El día de marras, a Mari se le ocurrió por la mañana, *-en su línea-*, bajar al pueblo, a comprar, con su hermanita Chelo; ella estaba en esos momentos, en la vivienda con su hijo; les baje por un atajo (estaba intranquilo), el coche se debió cascar, notándolo al llegar a Madrid, para avisar al resto de la familia e irnos a la Paz.

En plena Castellana, el coche, se descompuso haciendo un ruido enorme y traqueteando -el palier-; llegamos por los pelos al Hospital, al vehiculo lo lleve en fechas posteriores al taller; pensaba que Nacho nos nacía en el mismo. Llegamos sobre las 14:30, nació a las 15:40, es decir prácticamente nada más llegar.

La arribada de Nacho, nos revoluciono a todos, tanto a los mayores como a las peques; Mari lo pasó muy mal, la hicieron una pequeña carnicería vaginal; la “cosieron” como si fuera un “saco”, y se la desprendió e infesto un punto, los días posteriores las paso canutas.



Como digo, gracias a una vecina del otro chalet, llamada Concha (*la finca, tenía una pista de Minicart, donde montaban las peques*), nos ayudó en las curas (*poniendo el menda mi granito de arena*); Mari pudo pasar, un nada agradable mes de Agosto, aunque mucho mejor, que si hubiéramos estado en Eloy Gonzalo.

Ese invierno, esperando, las llaves de la nueva casa, las cuales no llegaban, por culpa de la constructora; el quinteto nos fuimos a vivir, a nuestra pequeña vivienda en Madrid, un poco apretados, pero muy acogedora. Por otro lado, había terminado mis estudios; estaba preparando tranquilamente, mi trabajo de fin de carreta, para obtener el título correspondiente.

En la primavera del año siguiente, apalabramos la venta de nuestro pisito en propiedad; al no llegar las llaves, de la nueva vivienda; tuvimos que acelerar los tramites, dada la situación, cambiándonos temporalmente de vivienda, en el nuevo periodo estival.

Es curioso como censor externo de las cuentas de la cooperativa, había conseguido, por parte de todos los adjudicatarios de las viviendas, la aprobación de una serie de mejoras en las mismas: colocar parquet en toda la casa, mejorar las puertas interiores y realizar un maletero en el pasillo.

Con la autorización previa, me aproveche de estas mejoras, para colocar, en concreto en mi maletero, parte de mis enseres de Eloy Gonzalo; cerrándolos con candado, en la vivienda en construcción adjudicada, a la espera de ser habilitada. Antes del verano, el quinteto, nuevamente dejo la vivienda de Eloy Gonzalo, esa vez de forma definitiva, fueron a ocuparla, los nuevos dueños, a los que se la habíamos vendido.



El conjunto familiar, acompañado como siempre por el abuelo, nos trasladamos a vivir esta vez a Soto del Real; desde el mes de Marzo o Abril, con idea de seguir viviendo allí, en alquiler, hasta la entrega de las llaves, de la nueva vivienda.

Nos llevamos, a la nueva casa en alquiler, los restantes archiperres de nuestra vieja vivienda; pensábamos, que tendríamos que pasar allí el invierno.

No sucedió, ese mismo año, a finales de Septiembre, nos dieron por fin las llaves; nos venimos a la actual casa, en Octubre con luz de obra; éramos unos de los pocos vecinos, que vivíamos en esas circunstancias, en aquel momento, a los “cinco”, nos parecía la casa, una plaza de toros por lo grande que era.

Una vez aposentados en la nueva vivienda, empezamos a amueblarla, los chicos a corretear por toda la casa; la visita de los abuelos y demás “fami”, hizo sentirnos una gran familia, en algo de nuestra propiedad.

La primavera siguiente, la agrupación familiar, nos fuimos a Salobreña (Granada). Los “rapaces”, eran muy pequeños, nos dieron un viaje inolvidable, por lo “pesado” de la distancia; sobre todo desde Granada, en esa época las carreteras, eran horribles, además de el “jugueteo” de los tres atrás, librando batallas infernales, difíciles de describir, en algún instante “perdí la paciencia”, hoy en día, todavía no la he encontrado.. ¡¡ja, ja!!.

Pasamos unos días en la playa, francamente bien, en aquellas fechas, no había llegado la especulación al litoral; podías disfrutar de toda la playa para ti, sin agobios; el complejo, tenía una piscina cerca del mar y una zona infantil, para jugar los niños; los nuestros disfrutaron de lo lindo, hay instantáneas de estas afirmaciones.



Nos acercamos a Salobreña, pueblecito encantador, construido por los árabes, en la única roca o montículo que tenía la costa, para otear el horizonte; todo su entorno era un hechizo, así como pasear por su casco urbano, hoy en día, desearía que siga igual, aunque lo dudo.

Me temo, que las huertas existentes en todo su alrededor del montículo, ya no existan (una pena); debido a la expansión incontrolada, de la costa, de los grandes depredadores inmobiliarios, de estos últimos años.

A Mari como a mi, nos dejó sorprendido la ciudad de Granada; ver la forma, de vivir cómodamente de los árabes, moradores en su día en esos aldeaños, con unos jardines dignos de ensueño y unos palacios envidiables, en todos sus aspectos y tan placenteros.

¡! Que Viaje!!, para colmo el "mozuelo", en Granada, no dejó de llorar; parecía que era Boabdil el Chico o Abú Abdala rey de Granada; llorando por su expulsión -*Reyes Católicos*-, la reina madre le decía "llora como mujer, lo que no has sabido, proteger como hombre"; Mari a Nacho en otros términos pero ni caso, por parte del chiquilicuatre.

Mari, trataba de callar a "Nacho", con el chupete, en aquellos momentos "una reliquia", pero sus congojas y lagrimeos no paraban, a pesar de tratar de calmarle, en fin un viaje en toda la regla.



Prensa; viajes de los Príncipes-Chall-;”Decoradora”.

Finalizada la actividad, del Depósito Franco, y una vez incorporado a la nueva Subdirección; durante los dos primeros años, la mayor actividad, dirigiéndola fue, una remodelación total del edificio central, de la citada Subdirección.

Objetivo: optimizar los espacios; la secuencia de trabajo, en la preparación de las dotaciones; la documentación económica y funcional, requerida en la administración de la Subdirección. Mi actividad fue pautaándose, en algunos momentos dejo de ser divertida como al comienzo, pasando a ser monótona, no obstante tuve varios “belenes” que describo.

Al principio de mi estancia en Abastecimiento de Aviones, la diligencia, mas interesante, fue: la adquisición, compra y mejor utilización de todos los artículos, proporcionados en los vuelos de Iberia; en especial la “prensa” para los pasajeros, y merece un comentario.

La gestión de la misma, hasta esos momentos, había sido un desastre; las quejas de los pasajeros eran constantes y continuas; complementada con la “censura”, arbitrada, en aquellos momentos, por el régimen político instaurado en España.

Mi primer contacto, con la citada “prensa”, me permitió volver a mi mocedad, cuando repartía los periódicos en el “barrio”; conocía los procesos de adjudicación, en los quioscos, así como la devolución a sus editoriales, por parte de los mismos, al no ser, estos vendidos.

La dotación en los aviones, estaba fijada, a una cantidad constante; de la prensa matutina o vespertina, y en todos los aeropuertos; sin tener presente, en ningún momento, la demanda de



pasajeros en los vuelos a lo largo del año; fue lo primero cambiado en la preparación de los mismos: la demanda de plazas de los clientes, vuelo a vuelo en toda la red definiría la dotación a embarcar; otro concepto, para los vuelos, de largo recorrido: la prensa se cargaría también para el regreso; para los pasajeros que volvían a España, la prensa seguía "viva", estaban deseando con sus ojos, "devorar" su lectura.

Lo anecdótico, un negocio como el de Iberia, no estaba siendo suministrado, de la forma habitual, -sin duda el mayor "quiosco de España"-, como se realizaba con el resto de quioscos de Madrid; no tener todas sus prebendas y beneficios de su compra, y sin ningún margen económico de maniobra.

Citamos en nuestro edificio de la Subdirección, a todos los Directores de Prensa nacional, de aquellos momentos; objetivo: conseguir los mejores precios y condiciones; les devengábamos, anualmente, unos ciento veinte millones de pesetas, por estos menesteres.

Primer planteamiento, conseguir de los Directores, la concesión del descuento habitual, otorgada a los quioscos; así como la "facilidad", de la posible devolución, de prensa no utilizada (*no era nuestro objetivo, ni actividad*), además, pagar a 90 días, como así disfrutaban el resto de sus intermediarios -"quiosqueros"-.

Por otro lado, les explicaba, la estructura operativa, no permitía gestionar las devoluciones, de la prensa no utilizada; la dotación de algún vuelo programado y no realizado, se reutilizaría en vuelos posteriores, aumentando la dotación, de los mismos.

Mucho menos, como insinuaron, pretender recuperar, los periódicos una vez utilizados por nuestros clientes; al no tener ni medios ni estructura, y lógicamente no era nuestro objetivo.



Les manifesté, la pretensión de utilizar, el posible descuento ofrecido, reutilizándolo, en adquirir mas periódicos; deseando de esta forma, mejorar la calidad, del servicio a bordo en nuestros aviones. Incluso, la posible fluctuación, de la compra, de determinados meses del año, función de la demanda de viajeros de nuestros vuelos, aunque incrementase nuestro “coste” anual.

Ante mis planteamientos, la reacción de los Directores de los Periódicos, fue positiva, e incluso nos felicitaron, por los nuevos aires, a dar a sus productos; atendiendo a nuestros pasajeros, con una mayor calidad, a bordo de los aviones, mejorando sustancialmente la imagen de la cia en estos menesteres.

Sus comentarios negativos, no esperados, hacia nuestra compañía, fueron unánimes; ante la avalancha de críticas y en presencia de mi Subdirector Sr. Fernández Sendin (*posteriormente me felicito, por las “tablas” empleadas*); tire por la calle del medio, pasando a invitarles al ágape, preparado por el Catering, para tal menester.

Una serie de consultas, planteadas, nos dejaron pávidos; en concreto el Director de El País, pedía a Iberia, le siguiera manteniendo, la misma calidad dada a su “mercancía perecedera”; asignándola siempre, el primer vuelo diario, a cada destino con salida desde Madrid.

Se habían conformado, con la “gestión operativa”, nos puso un ejemplo: envíos de 40 paquetes de prensa diaria a Oviedo, llegaban de forma habitual al “principado”, 36 o 37; aunque prefería aprovechando la reunión, se mejorara la calidad y el servicio, facilitado a nuestros “clientes”.

Habían investigado, la entrega completa de los “envíos”, en el terminal de carga, del aeropuerto de Barajas; los paquetes



faltantes en Oviedo, "florecían" el mismo día, en quioscos de prensa de gran demanda, de las calles de Alcalá y Gran Vía.

El director de ABC, planteo como era posible, no enviando su prensa a San Juan de Puerto Rico; sin embargo su periódico se vendiera, en la citada ciudad, en quioscos de la isla, al día siguiente de la llegada, del vuelo de Iberia.

En ese momento, el resto de Directores plantearon, situaciones similares, muy anecdóticas, corte la conversación, de forma natural y diplomática, ofreciéndoles el ágape; aprovechando para recordarles nuestros concretos planteamientos. Les dije, ver con buenos ojos: "la prensa gratis de servicio", que diariamente aportaban; para ser utilizada, por los empleados, afectados por la actividad, evitando así, en lo posible, las "fugas" denunciadas.

La reunión fue un éxito, se consigue con el descuento, la ampliación en la compra de la prensa; les propusimos, que al tener ellos un "mayor monto" a pagar, por el servicio de transporte aéreo facilitado, abonado religiosamente a los 30 días; sus entregas facilitadas, a partir de la reunión, se rebajasen de nuestras facturas, reembolsándonos la diferencia.

Fue una desazón inaguantable, por inesperado, las reseñas negativas planteadas, sobrellevabas con mucha mano izquierda; los planteamientos, que nos hicieron; les indique, los trasladamos al terminal de Carga; relatándoles las denuncias suscitadas, con objeto de conseguir mejorar el servicio, este se alcanzo, descubriéndose prácticamente, toda "la trama" financiera externa de unos pocos.

En paralelo, con la prensa extranjera, procedimos a realizar, los mismos tramites que con la prensa nacional; nos sorprendimos todavía mas, Iberia adquiriría la misma en el quiosco del aeropuerto; los distribuidores estaban de acuerdo, en facilitárnosla en nuestras



instalaciones, con su correspondiente descuento, convertido lógicamente en mas prensa.

Previamente les indicamos, deberían advertir al quisco, al dejar de suminístranos, tendrían que adquiridles menos cantidad, diaria.

La moraleja, un empleado de la hasta entonces, “Mayordomía”, dejo de hablarme, consecuencia del cambio adoptado, por la Subdirección, yo como siempre haciendo amigos.

Como apunte final de la prensa, teníamos, que hacer de “censores”, y no colocar la prensa a bordo, cuando había información de algún accidente aéreo; estaba dentro de lo normal; también deberíamos eliminarla, cuando pudiera, lastimar la imagen del régimen gubernamental, autoritario existente.

La guinda de la prensa, la termine de poner, al detectar: uno de los ordenadazas de la Subdirección, diariamente se “perdía” dos veces, una por la mañana y la otra por la tarde; llevando varios ejemplares de los distintos periódicos, de la prensa diaria, al comandante en funciones de Jefe de DIA.

Un día, contacte con la actividad, hablando con él que estaba de servicio, -*curiosamente De la Puente, desconozco si éramos familia-* le plantee, si quería prensa, tendría, que mandar a por ella, - *no se utilizaría a nuestro ordenanza para su entrega-*. Por otro lado, procederíamos a realizar un cargo interno, de esta forma tendrían constancia, del gasto diario realizado, por si consideraba oportuno, replantearse el “uso” del mismo, dada la utilización de más de media docena ejemplares de cada periódico.



Conclusión, desde ese día se dejó de llevar prensa al Jefe de DIA, chocantemente no enviaron nunca a por la misma. Moraleja desaparece otro banco pintado.

Otra píldora de mis breverías, la atención dada por Iberia, a los vuelos especiales, de las autoridades nacionales: el Jefe del Estado; en esos años, daba poca "guerra", sus vuelos eran escasos, siempre interiores; por su seguridad, sé desconocía hasta el último momento, el avión a utilizar, la dotación era simple, básica, no creaba ningún problemas.

Si requerían una atención especial, los viajes, realizados por el entonces "Príncipe de España" y su consorte *-actuales reyes de España-*; embajadores especiales de nuestro país, fuera de nuestras fronteras, en aviones de la cia, en la mayoría de los casos a países o ciudades, donde habitualmente no volaba regularmente Iberia.

Ocasionaba, montar un dispositivo exclusivo, cubierto con nuestra presencia previa, en citados países; montar la logística necesaria, para abastecer al avión en esos lugares; se concluía la "operación", regresando a España, en el avión donde viajaban D. Juan Carlos y D^a. Sofía; no definidos, por el anterior régimen, como "Príncipes de Asturias", sino como "Príncipe de España" -él-.

El ambiente en estos vuelos, era distendido y muy entrañable, la cordialidad de los "Príncipes", estaba por encima, de lo que representaban en aquellos momentos; se intuía y se plasmaba, el futuro de España, como hemos vivido posteriormente, ha sido, trascendental, su dedicación, a través de citadas personas.

Es curioso y por eso lo comento, lo bien que D. Juan Carlos, jugaba al mus, los chascarrillos y palabras fuera de tono, expresados y lo que le gustaba, como a todos, el caviar de beluga en cuchara, "dotado" para esos viajes.



Como coleccionista de objetos, donde su futuro, puede alcanzar, un valor simbólico y nostálgico; al ser piezas únicas, de un gran valor carismático. Tengo dos botellas de vino de Rioja de Martínez Lacuesta; envasadas y etiquetadas especialmente, para el entonces “Príncipe de España”, el único con este título, su hijo y su actual esposa Leticia, instaurada la monarquía, son y serán “Príncipes de Asturias”.

Una aclaración las botellas, no son de “sevino”, sino de una cata, para determinar, si el citado vino, era de mejor calidad; al ser distinto, al habitud de la citada firma, dotado como “reserva”, a bordo de nuestros vuelos; en la entonces primera clase, donde se daba, el servicio de catering a la francesa (cosas olvidadas y añoradas).

El precio de compra, para Iberia, era tres veces el habitual; se debía verificar, si era distinto y especial, para el citado “príncipe”; confirmando su calidad en la cata; esto ocasiono, obsequiarme, con las dos botellas indicadas, una de blanco y otra de tinto, cosecha del año 1960, una de las mejores “añadas” del siglo pasado.

En uno de sus viajes realizados, a su regreso, una vez en tierra, me toco subir a bordo del avión, situándome en la puerta trasera; causa: controlar, la enorme dotación de artículos y enseres, cargados en citados vuelos, -ida y vuelta-. Algunos empleados “como obsequios”, en los países de destino, para ser “bien atendidos”; mi presencia garantizaba, la custodia de los objetos y productos no utilizados.

Pues bien, desde el centro del avión, me consultan y enseñan un objeto; desde lejos parecía de tela y con flecos, de color tierra oscura; ***¿qué si era de la dotación?***, lo negué desde mi puesto, no



podía abandonarlo, para evitar el acceso, de personas no autorizadas, ajenas a la descarga.

A continuación, el personal de seguridad de Iberia, me enseñó una pistola nueva -Colt 45-; se encontraba en una funda con su canana; comente, deberá habérsela olvidado, alguien del sequito de seguridad procedente de Estados Unidos. Viaje de los "Príncipes de España", al citado país en la celebración, del doscientos aniversario de su independencia.

Lo curioso del tema, al día siguiente, a "Poli" el sobrecargo que con "Erdoiza", realizaban de forma habitual este tipo de viajes; le habían llamado de Zarzuela, la entonces ¿Princesa -consorte- de España?, *(en la actualidad, sin dudarlo, reina de todos los españoles, Sofía de España)*, con la siguiente consulta.

Se había dejado, a bordo del avión su "chal", utilizado como complemento, al levantarse de la cama, por la mañana; le tenía un gran apego personal, al ser un regalo de su madre, la reina Federica de Grecia, en consecuencia me consulto, nada mas llegar él al trabajo, si lo había visto, le digo lo siento, pero no.

Posteriormente, a lo largo de mi actividad diaria, de esa mañana, me acorde, de la aclaración lejana, que me hicieron de un objeto, como he descrito, y lo relacione con la consulta realizada de "Poli", sobre la llamada que recibió de la Zarzuela.

Se lo comente, y comencé a indagar con las personas de seguridad de Iberia, en concreto trate de localizar al consultante; lógicamente, le conocía como compañero, *-por cierto familiar de Carrero Blanco-*; trabajaba ese día, en el turno de tarde.

Al mediodía, una vez localizado, nos indica tenerlo en su casa, por tener una mancha y lo estaba lavando; una gran disculpa, sobre todo por "imaginativa"; normal para aquellos momentos. Al



indicarnos cuando devolvería el objeto, esto ocasiono llamar a Zarzuela de su localización, con gran alegría de D^a. Sofía.

Por otro lado, me toco participar en un comité, ubicado en nuestra Subdirección, presidido por nuestro Director de Relaciones Externas, Francisco Valencia Jaén (*en nuestro argot “paco él provincias”*), para definir una nueva imagen del servicio de Iberia: uniformes, comidas, el avión, cristalería, vajilla, cubertería, lencería, etc., para comercializarla en nuestros aviones.

En el ámbito personal, tuve un enfrentamiento “liviano”, con el director, consecuencia: tener un herpes en la cara; no me podía afeitar y tenía una ligera barba. Al verme así, en una de las reuniones de seguimiento, de la nueva imagen; me comento, en su organización nunca había tenido un colaborador con barba; le replique, alguna vez tenia que ser la primera, no le sentó muy bien el comentario.

Mi jefe Sendin me pidió, no afeitarme, a Mari le gustaba - *era la última y primera palabra*-, consecuencia, seguí con la barba. En una reunión posterior, ya muy poblada, le dije al Director, no me queda mal y esta cuidada.

El citado comité, tenia una persona ajena y externa a la organización, “una decoradora”; en su juventud debió tener un buen ver, como tenia, ella y su hija en aquellos momentos, las conocí en su empresa-domicilio, por el tema suscitado, como ya he indicado.

La indicada persona, resulto ser la “amiga” íntima, en esos momentos del Presidente de Iberia y anterior Ministro de Trabajo, Jesús Romeo Gorria.

En este proyecto, sufrí de lo lindo, por la cantidad de incongruencias de la decoradora (*para nosotros en nuestro argot*



"la moza") sus productos definidos; yo los echaba abajo, a veces apoyado por Jiménez Casinas, el también formaba parte del comité.

Entre otras cosas, propuso llevar pájaros sueltos en los aviones; vaso de cristal, en formato "yo-yo", en él, echar primero el vino blanco, darle la vuelta, para por el revés, echar el tinto; un vaso de whisky con un "culo" de doble tamaño, que el espacio para el liquido, con un peso que ni te cuento. Podría describir, una detrás de otra, las muchas "barbaridades" definidas, pero no las voy a reflejar.

Al final, ha indicación del Director, deje de asistir al citado comité, no sabe como se lo agradecí, al considerarme "persona no grata". En una reunión externa, delante de la "decoradora", solté una perorata en su contra y entre las palabras de la frase, solté el vocablo incorrecto de "moza".

Menos mal, al final la "decoradora", dejo de ejercer, al destituir al Presidente; los productos definidos y adquiridos mediante una gran inversión, nunca se llegaron a poner a bordo. "Gracias a Dios"; se recupero, una parte mínima, de la adquisición, al venderse la misma, a los empelados de Iberia, a través del Grupo de Empresa, de forma voluntaria, entre los trabajadores.



Revisión contrato AO y 50 años de Iberia

Es más fácil de exponer, el otro hueso lidiado, le dio más dinero contable a Iberia; fue el más tardío, en llevarse a la practica. Su ejecución, no precisaba de mucho tiempo, la decisión si, al asumir intereses económicos, de gran envergadura, y tener que darse en la alta dirección de la Cia.

El tema, consistía en revisar el contrato, suscrito, hacia muchos años, con la compañía filial AVIACO; objetivo: abastecer a sus aviones de equipos de catering, en los aeropuertos. Para su revisión, “la frase clave” fue: en el contrato tenia, la misma “vida útil” un vaso de cristal, que un trolley o armario de comidas.

Esta revisión, básica para los intereses de Iberia, suponía cambiar un contrato anual, de unos 40 millones de pesetas; y tirando a la baja, supondría del orden de 250 a 400 millones, aunque el pago solo fuese un cargo en cuenta, contable.

Esta es la explicación del retraso, demora, dar largas; al final se actualizo, suscribiéndose uno nuevo, revisable anualmente; mi aportación, consistió en definir, las reglas, para determinar la “vida útil” de cada articulo (las mismas, se llevaron al comité Coca de cias europeas, aprobadas permitieron intercambiarse información normalizada, entre las mismas).

No era de extrañar que AO, en esos años, diese beneficios con este tipo de contrato sibilino, *-tenía varios similares suscritos, en otras parcelas de la empresa-*, chupándole hasta los “tuétanos” a la empresa matriz IB.

Para los que lean estas breverias, comentarles una “realidad”, una cucharilla metálica de café, tenia una vida de promedio útil “de 8 vuelos”, cierto como la vida misma, aunque



parezca una incongruencia; era la realidad de los datos, sin embargo se vendían en los mercadillos de distrito, o en el propio "rastros" los domingos.

El día que Iberia celebraba, el 50 aniversario de su fundación en 1927; solemnizado con una prestación especial, en los vuelos del Puente Aéreo entre Madrid y Barcelona, me ocurrió un despropósito, que transcribo.

La actividad especial del servicio, consistía en dar a todos los pasajeros, en los vuelos de Puente Aéreo; con origen en Madrid o en Barcelona, una copa de Cava frío, en recipiente de cristal para celebrar el citado aniversario.

Se planifico, el evento, con un camión en cada aeropuerto; con las botellas de Cava, enfriadas y conservadas en hielo seco, y dotaciones especiales de copas de cristal; reponiéndose en cada vuelo, para dar el servicio establecido; retirando, de forma ordenada las utilizadas, al catering, para su posterior reutilización, previa limpieza de las mismas.

Por otro lado, se pretendía dar, a todos los pasajeros, que ese día utilizasen el "Puente Aéreo", un obsequio, materializado en un llavero del 50 aniversario. Para esta diligencia, días antes se determino, para un jueves de la semana, sus previsiones; estipulando el número de pasajeros, a utilizar, el citado medio ese día.

Fijando por estadísticas previas, la demanda de pasajeros en cada sentido de la ruta; se decidió número de llaveros, estimados, para la "operación comercial", del orden de 6.300 con una holgura de casi el 10%, de las previsiones.

Procedí a dar la orden, realizar paquete de diez llaveros; dando las instrucciones, de enviar 300 paquetes a Barcelona y dejar



en Madrid 330. La demanda era superior, en este aeropuerto; la entrega a los sobrecargos, seria en paquetes de diez, función de los pasajeros reales de cada vuelo, redondeando a la decena superior.

Hasta aquí todo normal, dentro de las actuaciones redundantes, salvo la prestación especial, dado la fecha a celebrar. El día de marras, me toco a mí estar de servicio, haciendo las veces de Subdirector a lo largo de todo el día; “tarea”, realizada, de forma rotativa, por todos los Jefes de División.

A lo largo de la tarde, empieza a darse el despropósito, un sobrecargo, por su programación, ese día, realizo tres saltos ida y vuelta; al final del ultimo, a su regreso de Barcelona, se quejo por frecuencia, de los paquetes; los recibía incompletos saliendo de Madrid, la excepción era que tuvieran diez llaveros; las entregas desde Barcelona eran correctas, permitiéndole de esta forma, cubrir con los sobrantes, las faltas que se daban en Madrid; por otro lado el servicio de Cava fue, en todo momento, exquisito.

Ante la “queja”, me desplace al lugar, donde estaban controlados, los paquetes de diez llaveros precintados; me lleve la gran sorpresa de mi vida, al comprobarlos, prácticamente ninguno tenia los diez llaveros malditos; procedí dirigirme, a las personas realizadoras de su preparación y les arme la marimorena.

Las increpe, no saber ni “sisar” de forma correcta, los llaveros “escatimados”, a los que habían puesto “alas”; podían haberlo hecho de otra forma. Indicándoles, el número de paquetes podían haber sido 620, en lugar de 630, disponiendo de cien llaveros para su familia y resto de “compromisos”.

Procedí, a cambiar las ordenes, sobre la marcha, no se debería discutir, en ningún momento la escasez, reponer la falta de llaveros; tanto en Madrid como en Barcelona, el ultimo o últimos



vuelos, sé podía dejar de dar el obsequio -no fue necesario-; proceder en consecuencia, pero ningún pasajero en vuelo previos, debería quedarse sin obsequio.

En pleno cabreo, amenazando de expedientar a los preparadores de la dotación; me contactan del gabinete de coordinación de Abastecimiento de Aviones; comentándome lo más chocante y exótico, requiriendo una acción a realizar: ***"llamada por frecuencia del comandante que realizaba el vuelo a Londres esa tarde"***, nos apremia, si no le llevaban los llaveros, para los pasajeros de su vuelo, no realiza el mismo.

De forma precipitada me dirigí al citado gabinete, contacto por frecuencia con el citado comandante; le digo realizar o no el vuelo es su problema, el obsequio, definido por la Dirección, en su momento, solo era para los vuelos del Puente Aéreo, despidiéndome y deseándole un feliz vuelo.

La sorpresa del personal, de citado gabinete fue mayúscula, por la tranquilidad, firmeza y saber hacer, demostrada en la acción; comentándoles, no entender su extrañeza, debería ser lo cotidiano; los comandantes, eran compañeros de trabajo como otros, a pesar del momento del suceso año 1.977.

Otro día, en otro viaje a Londres, avión un B747, única flota, que no tenía "normalizado" la documentación exigida por las autoridades aduaneras de Londres. (*Multaban, si algún contenedor, disponía de más botellas de alcohol, que las declaradas*).

Los documentos legalizados, los confeccione en su momento, para todas las flotas habituales, al indicado destino; con cifras mayores a las posibles ubicadas. Moraleja: no podían multar, aunque descolocasen la tripulación los artículos.



Ese día el comandante Rego, su tripulación técnica, con el sobrecargo Hegelfelder y compañeros, estaban de “imaginaria”; les “asignaron” volar a Londres, por acople de dos vuelos cancelados, estaban de un humor de perros por la “faena”.

Buscaban un subterfugio, para no realizar el vuelo reprogramado; el comandante, ante la advertencia del sobrecargo, “índico por frecuencia”; no disponer de la correcta declaración de aduanas de Londres. Al estar, otra vez de servicio como Subdirector, el gabinete me largo el “mochuelo”.

Consulte, y me indican, a bordo esta el documento oficial “el anterior y único”, para la citada flota; tenían que proceder como hasta entonces, es decir cerrar los galey’s, realizando el recuento antes de aterrizar; como sé hacia, hasta el cambio descrito, en las otras flotas “normalizadas”.

De paso consulto, si le han subido al comandante Rego, la caja de limonada personal, facilitada en todos sus vuelos de largo recorrido, me confirman “afirmativo”.

Ante la indicación de la posible demora, procedo acercarme al avión y subir a cabina, me identifico como Subdirector en funciones, saludo al comándate y al sobrecargo, les consulto el problema.

Regó me indica de forma paternal, “**hijo mío**”, no tengo mas remedio, que denunciar la infracción, para proceder, a no realizar el vuelo; le contesto, tranquilo pero enérgico, es su problema, el avión esta correctamente documentado; salvo si el sobrecargo manifieste, no tener, en la dotación, los documentos oficiales a declarar, a las autoridades aduaneras de Londres; me indica, si pero los antiguos (*llevaba en mi poder, otros documentos similares, de repuesto, por si acaso*).



Le increpo, como debes saber, para la flota B747, se esta gestionando los nuevos, hasta la fecha, no nos los han “bendecido”, como al resto de flotas; luego son los únicos y correctos, la forma de actuar esta establecida y normalizada, con anterioridad.

El comandante frunce el ceño, mira al sobrecargo, como si se lo quisiera comer; aprovecho para darle la puntilla, su forma paternal ha causado estragos; con y sin razón entre el personal de tierra; le consulto si mis colaboradores, le han ubicado como es usual para sus vuelos, y fuera de la dotación establecida, su caja de limonadas, que de forma habitual le suben.

La reacción no se deja esperar, me indica si, muchas gracias, procediendo a realizar el vuelo, como le han programado al estar de “imaginaria”, le digo lo siento, por la “faena”, deseándole un feliz vuelo.

Las relaciones con el servicio a bordo, eran abiertas, ágiles y de plena colaboración; aportaba a la formación de las nuevas tripulaciones auxiliares, la familiarización con la documentación y ubicación de todos los productos a bordo.

Los contactos normalizados, permitieron encaminar y mejorar las incidencias denunciadas; conllevadas a bordo en todas las flotas, subsanando las deficiencias manifestadas. Hasta esas fechas, la falta de una correcta comunicación, no permitía resolverlas, de forma optima, así como determinar los productos a utilizar según el tipo de servicio a dar.

La edad de los “pitufos” por un lado y los ingresos relativamente “boyantes” por otro, ocasionaba disfrutar la época vacacional; la mayoría de las veces en la península, arropada a veces con la presencia de los “abueletes”. Alguna vez se “pegaban” las hermanas de Mari y su fami; por otra parte, añoro la mucha



confianza y el respetable aprecio, que tenía con y por el “abuelo”, ha sido como un segundo padre para mí.

Recuerdo un incidente en Cuenca *-ya descrito fugazmente con anterioridad, viene a colación-*, no habían nacido nuestros peques, ni estábamos casados. La “abuela”, que comía hasta durmiendo, “digirió” unas sardinas crudas, le dio un cólico del “carajo”, poniéndose muy mala; se le “iba la azotea”, delante de su marido, mi futura mujer y hermanas, la di dos tortazos de aupa, volvió a la realidad cruda y dura, sin que me lo reprocharan, su marido e hijas.

Al estar muy vinculado al entorno familiar, el incidente pasó a las crónicas familiares, como el de sacudir, a Conchi por los hombros, dándola contra la pared. Al no entender unas explicaciones mías, cuando la estaba preparando, para ponerse a trabajar; comenzando en las oficinas de la única Universidad, entonces existente en Madrid, en el Paraninfo de la Moncloa.

Dispuse primero de un Seat 127 rojo, con él recorriamos la España peninsular, estando tanto en Vigo como en Salobreña, ya indicado con anterioridad, nuestras vacaciones familiares, solas o acompañados de los “abuelos”.

Por el numero de personas del “clan”, no tuve más remedio que cambiar de coche a un Seat 124 azul, seguimos recorriendo España en viajes largos el quinteto, y en cortos el septeto.

Visitamos en distintos veraneos: Roquetas del Mar en Almería, Santa Pola en Alicante, Torrevieja en Alicante, Oropesa del Mar en Castellón, incluidas las cuevas de Vals de Uxo, describiré algo concreto de cada lugar.



Como se puede apreciar, a pesar de los relativos ingresos, nuestras vacaciones eran sagradas, los "peques" disfrutaban de ellas a tope, variando el lugar cada año. A Mari, no le apetecía repetir habitualmente, hemos ido a la aventura, teniendo algunos "rifirrafes", en las llegadas, al ver los sitios contratados.

La revisión de los convenios colectivos, dado el porcentaje de incremento, en "juego", era más agresivo, que en la actualidad, solo con los dichosos incremento del IPC. Me acuerdo de una huelga, con encierro del personal, en el hangar cinco de la Muñoz; y su desalojo, por parte de la guardia civil, con bombas lacrimógenas y lanzamiento de bolas de goma; previamente habían procedido, al cierre casi total, de las puertas correderas, dejando una pequeña salida, en el centro del mismo.

Al salir huyendo, del citado "hostigamiento", nuestra estampida acalorada, ocasiono una aglomeración, de los compañeros, ante la estrecha salida, dejada por la guardia civil; una persona en su carrera, a unos 15 metros de la puerta, se trastabilló, cayéndose, podíamos haberle tropezado y pisoteado, los predecesores de su carrera.

Unos reflejos concurrentes, del "compi" Paco Palomino y míos, ocasionaron sobre la marcha, agarrarle cada uno de un sobaco; levantarle y arrastrarle unos metros, hasta ponerle erguido; de esta forma seguir corriendo, sin hasta la fecha, saber a quien auxiliamos. Al salir del hangar, nos apelotonábamos en la plataforma delantera junto al hangar, al estar enfrente, la guardia civil, con fusil apuntándonos, en jarras y amenazante.

El nuevo vehiculo, nos permitió seguir realizando viajes; más cómodos a la familia, recuerdo con agrado, uno realizado (*siete en el coche*), al Monasterio de Piedra y Zaragoza, pasando al



regreso por Medinaceli; fue una gozada, los chavales disfrutaron a tope, siendo un viaje recordado por todos, en todo momento.

En el Monasterio de Piedra, lugar encantador (*los monjes sabían donde vivir*), dormimos en las celdas del consistorio, del Monasterio; a pesar de la calefacción, hacia un frió del carajo, por el gran grosor de las paredes y la escasa luz solar percibida y penetrante.

Los alrededores, eran unos jardines de ensueño, con amplios saltos de agua, una gran cascada, ubicada dentro de una cueva; al final, una piscifactoría de truchas, estaban para chuparse los dedos.

Una brevería profesional, me toco ir a Chile, recién dado el golpe Pinochet (*dos meses después*), al suscitarse en la ciudad de Santiago, una plaga de ratas “del tamaño de conejos”; debido, a la falta de sanidad publica reinante, tuvimos que arbitrar, un abastecimiento especial. A todos los aviones que finalizaban vuelo, en citada ciudad; uno procedentes desde el Atlántico por Brasil, Uruguay y Argentina, y otros por los Andes por Venezuela, Colombia, Perú.

El trabajo consintió en abastecer los aviones para ida y vuelta desde Lima y Buenos Aires, evitando la posible contaminación, que podía proporcionar, las citas ratas “como camellos”, de verdad eran enormes, daba miedo verlas.

Viví “la Pinochada” en todo su esplendor, viendo las medidas gubernamentales, represión y muchas cosas más, me retrotraían a mi juventud, en los madriles, excepto el toque de queda, nuevo para mi.

Al regreso de la actividad descrita, en el trayecto a Madrid desde Río de Janeiro; contemple la “habilidad” de la tripulación,



para dar una piña de langostinos (se subieron tres) y una lata de caviar (se llevaban cinco) *-a todos los pasajeros que viajábamos en primera clase-*. Ofrecieron: caviar o langostinos, cuando en la carta, decía caviar y langostinos; un “arte del escamoteo”, a los clientes, en su propio beneficio; de la cesta de fruta, de la dotación, “nada de nada”.

Un caso similar lo viví en Hamburgo, con una tripulación de un vuelo de AVIACO; aquí el “ninguneo”, era entre la tripulación auxiliar y la técnica; esta, se quedaba a dos velas, de los canapés de caviar, especificados, en el menú de las tripulaciones.

La cara de asombro del comandante, fue de libro al enterarse por nuestro comentario, del contenido de los menús de la tripulación *-para él distinto, lógicamente-*; llevándose una sorpresa, le daban “otro” y la “sobrecarga” se quedaba con los canapés.

Estos incidentes denunciados, provocaron tener que cambiar, la forma de ofrecer el caviar a los pasajeros de primera clase; gestionar, la compra de tarrinas individuales, abastecidas a bordo, en función de la demanda de pasajeros, de cada vuelo.

Como se ve la “picaresca” estaba a la orden del día, él mas tontito, hacia “relojes”; ejercía de capitán general con mando en plaza, sin tener presente en la mayoría de los casos; la calidad definida, en todo momento desde tierra, para dar un buen servicio a los pasajeros.

El viaje, realizado por toda Alemania, objetivo: buscar y capturar los “equipos móviles de dotación”; utilizados por AVIACO, en sus vuelos Charter, por casi todos los aeropuertos de Alemania. Los equipos se “perdían” al no tener Stock los respectivos catering, y no darles tiempo a limpiarlos y reponerlos, en citados aviones, en sus vuelos de regreso.



El trabajo, consistía en montar un sistema, para evitar este problema; nos devolviesen los equipos en bodega: como mercancía o enseres de la propia cia; en vuelos de cias concertados, o en otros vuelos digamos programados en versión charter, de la citada cia Aviaco, o incluso llevando dotación para ida y vuelta.

En citado periplo alemán me ocurrió, una situación muy curiosa, a la vez intranquilizante y preocupante; en aquellas fechas, tenía una barba, bastante pronunciada y arreglada; podría dar una presencia, no idónea para las autoridades alemanas de aquellos momentos; mas en el citado país, donde la banda de **Baader-Meinhof**, estaba en su apogeo.

Los aviones al despegar, maniobraban de forma rápida y ágil, a derecha o izquierda de la línea de despegue, para evitar posibles misiles amenazantes, de citada banda, no se andaba con chiquitas.

En unos de los controles de seguridad, de los muchos aeropuertos visitados en ese viaje; al verificar mi pasaporte *-por cierto sin barba-*; el funcionario y comprobar, mi documentación con mi físico y mi atuendo, le llamo la atención; señalo con un gesto a un joven soldado alemán (*no debería tener mas de 25 años*), automáticamente me encaño con su fusil.

Me quede de piedra, los “huevos” por corbata, dije “tranquilo”; aproveche, para sacar del bolsillo superior externo de la chaqueta, mi tarjeta de Iberia, siempre la llevaba a mano; al dársela y verla el policía, este con otra señal, solicito al soldado, bajar su arma; respire y me acorde de la maldita banda y de toda su familia.

No obstante, mi presencia, en Abastecimiento de Aviones, fue una etapa de las más fructífera y entrañable, vivida en la compañía Iberia, siendo los momentos positivos, muchos mas, que las decepciones observadas.



Los comentarios de mis vacaciones estivales, de aquellos años, se complementan, con la convivencia del quinteto, de un nuevo “personajillo”, él también ha compartido nuestras vidas, en la nueva casa, un perrillo al que llamamos King.

Nos fuimos a Roquetas del Mar en Almería, largísimo viaje realizado en el SEAT 124, no del todo mal; recuerdo parar, mas de una vez en el arcen; entrar en el compartimiento trasero del coche y poner firmes a la prole, con algún que otro capón.

A Aranzazu, la hice ver y comprender, al ser la mayor debería poner orden; no obstante en un viaje tan agotador y tedioso *-transitamos por Murcia-*, en algunos tramos, terminaron durmiéndose los “peques”.

Los abuelos mientras tanto en paralelo, fueron en el tren hasta Almería; donde los recogimos, para irnos “todos”, al hotel apalabrado, como he dicho, en Roquetas del Mar.

Esas vacaciones, fueron entrañables para toda la familia, los abuelos disfrutaron a tope, al salir de sus “madriles”; a pesar de las muchas excursiones realizadas, por los alrededores, de Madrid. La provincia de Almería, la conocía por mis viajes, estando en Organización; estaba muy atrasada, aprecie un cambio sustancial, motivado por el baño “atómico” de Fraga en Palomeras.

Otro de los veranos, lo pasamos al completo toda la familia, en El Berreguat en Valencia, estuvimos la familia habitual, es decir nosotros, con los abuelos; se sumaron en otro apartamento, los “pirulos”, su familia y los padres de Miguel.

De esas vacaciones, tiene una marca en la frente, Nacho, por un golpe dado contra la mesilla de su cuarto, en el apartamento;



AURORA EN MINNEAPOLIS



COMPIS DE INFORMATICA EN MINNEAPOLIS



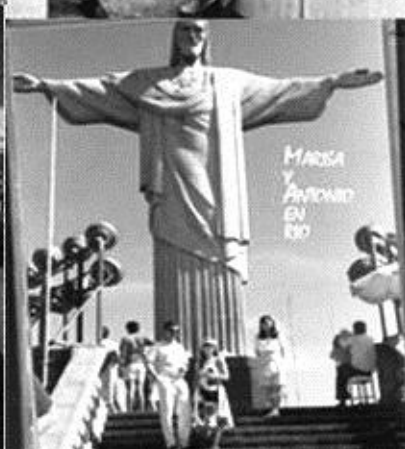
EN MINNEAPOLIS EN UN MUSEO



EN MINNEAPOLIS CON
UNA ESCULTURA



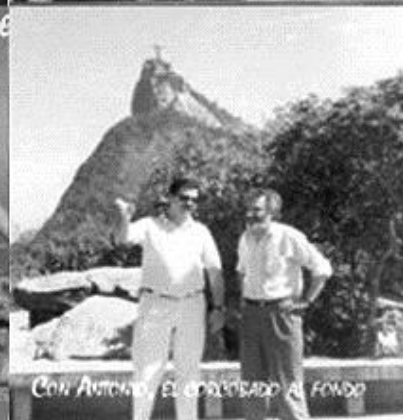
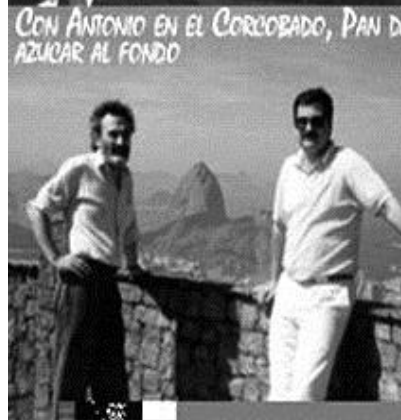
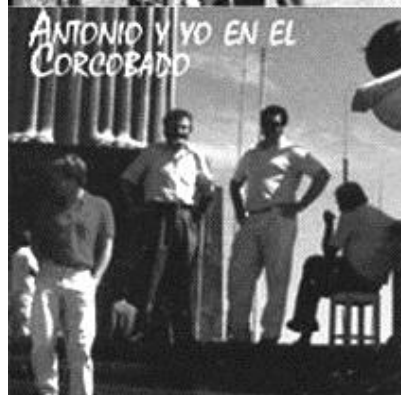
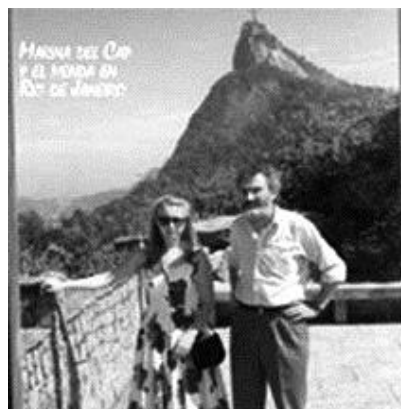
COMPIS DE INFORMATICA EN OFICINA
DE UNISYS EN MINNEAPOLIS

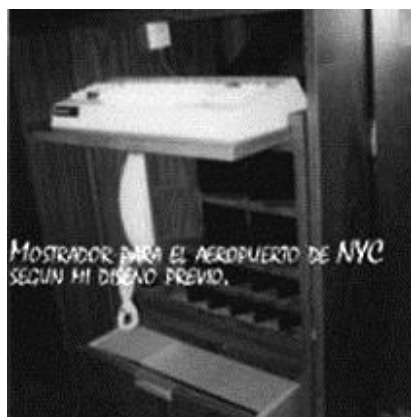


MARSA
Y ANTONIO
EN RIO

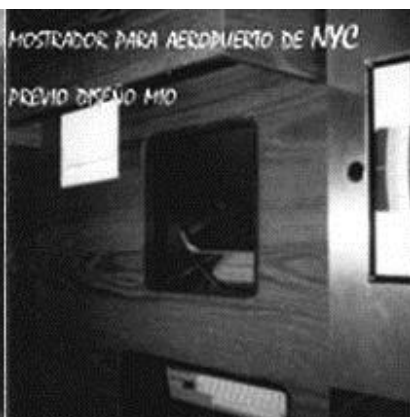


Breverías de mis vivencias "currantes"

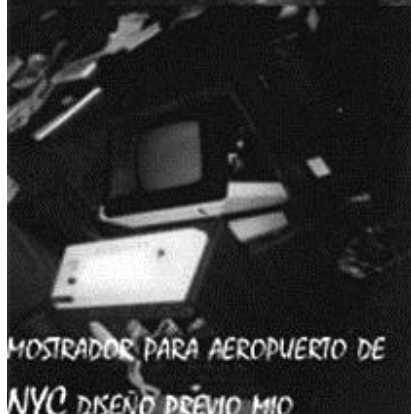




MOSTRADOR PARA EL AEROPUERTO DE NYC
SEGUN MI DISEÑO PREVIO.



MOSTRADOR PARA AEROPUERTO DE NYC
PREVIO DISEÑO MIO



MOSTRADOR PARA AEROPUERTO DE
NYC DISEÑO PREVIO MIO



MARIA LUISA EN SFO -SOCUALLAS-



MARIA LUISA EN SFO
REUNION DE WOLTRACER





Breves de mis vivencias "currantes"



EN TYO DE COMPRAS



EN TYO DE TURISMO



CON CARMEN EN TYO



EN TYO DE TURISMO



EN AMO DE ANCHORAGE, EN LA
TERRAZA A -35°



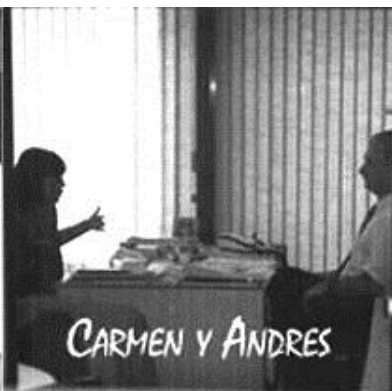


Breviarios de mis vivencias "currantes"





CON JERO Y BASILIO BODA DE VICTOR



CARMEN Y ANDRÉS



CARMEN REMIREZ



CON ANTONIO REMIREZ EN
TORRE EUROPA



CON ANTONIO REMIREZ EN

TORRE EUROPA



CON ANTONIO, RAMIRO Y JERO EN TORRE EUROPA



Breuerias de mis vivencias "currantes"





estaba jugando con su hermana Aranzazu, ella no rompía un plato, pero era el “bicho”, que pico al tren.

Otra curiosidad, estando Mari en el baño duchándose, se resbaló, dándose un golpe en la cabeza con la bañera, perdiendo el conocimiento y una de las lentillas; no podía sacarla de la bañera al ser en ese momento “un peso muerto”, llamaba al abuelo para ayudarme; él no quería pasar, por entender, su hija estaría sin ropa, le exclamaba déjese de “chorradas”; auxilieme para que Mari, recobre el conocimiento.

En la playa, lo pasamos las dos familias, de fabula, los “peques” y sus primos, se divertieron “debuten”; realizamos, de la forma habitual y acostumbrada, excursiones a los alrededores, en Benidorm, pasamos un día maravilloso, esta vez, solo con los abuelos.

En otra ocasión, nos fuimos la “troupe” tradicional, a Oropesa del Mar en Castellón, donde disfrutamos de la playa; Nacho tenía un miedo atroz al agua, no entraba en el agua ni dándole la mano *-tenia mas miedo que Dios talento-*; no obstante a su manera se divertía, soportando las perrerías, que le hacían sus hermanas.

Ese año, realizamos excursiones, a las cuevas de Vals de Uxo, al monasterio de los Benedictinos; al Desierto de Las Palmas, en el interior de la provincia de Castellón.

En las cuevas, embarcamos por un río subterráneo, la abuela se puso histérica de los nervios; el miedo a los barcos heredado por Mari, es de su Madre, de forma directa y sin escalas.

El verano acontecido en Torrevieja, solo fuimos los cinco en el SEAT 124; no recuerdo el motivo, de la no presencia de los



abuelos; creo fue debido a Conchi, casada, estaba esperando la venida a este mundo, de Hugo, aunque no lo puedo precisar.

Esas vacaciones, fueron también inolvidables, tranquilas y sin casi nada a contar; lo pasamos prácticamente todos los días, en la playa y en el apartamento alquilado; los hijos algo más mayores, se portaban de otra forma, los viajes eran más agradables, actuaban, diría yo, como unos pequeños adultos.

En Santa Pola, fuimos el “quinteto”, caminábamos mas de 200 metros en la playa, para tener el agua en la cintura, y con una tranquilidad pasmosa; en esas vacaciones, nos paso algo a recordar: en el aeropuerto de Alicante, me encontré casualmente, con el Jefe de Escala, Pedro Fernández Pons, sin dudarlo, nos traslado a Santa Pola en un autobús. Nuestro viaje en un barquichuelo a la isla de Tabarca, el regreso fue un “infierno” por la “resaca” levantada, se movía el barco “mas que los precios”, en la isla, a Nacho casi le arrastra la misma, dándose un susto de muerte.

El barrio donde vivíamos, calle Villaescusa en una casa idónea (la actual), para la joven familia constituida; permitía a los “nenes” ir al colegio, disfrutar de la calle, como sus padres la habían disfrutado, en sus años jóvenes en Chamberi y serles útil, la “calle”, para su posterior forma de vivir.

La calle era de ellos y de todos los hijos de los compañeros, más o menos de su misma edad, pululaban por los alrededores, sin ningún control y peligro aparente, formaban una “caterva” por su número.

Como ya he indicado, teníamos un regalo adicional, un perro de lo mas “salao”, le llamábamos King, realmente era el “rey” de la casa; se le tenia que bajar a la calle, dos veces al día, al principio los “peques” lo bajaban; luego se cansaron, nos toco la tarea a los



“grandes”; pasados los años nuevamente, lo bajaban las “mozas”, para tontear en la calle, con sus primeros “galanes”.

De esa época hay una instantánea en “video”, donde Nacho propina una patada a Marta, porque esta, le ha dado un manotazo, esta incidencia no paso a mayores, por lo bien, que se llevaban los hermanos.

Es destacable, una cosa curiosa, los tres van uniformados, con unos chaquetones de cuadros escoceses rellenos de lana blanca, eran irrompibles, dejándoselos entre ellos cuando se iban quedando pequeños y luego dándoselos a otras personas ajenas a la familia.

Citadas prendas, se las compre a los “peques”, en ese viaje pateado por toda Alemania, ya he descrito, las incidencias vividas; tan llamativas, como la ocurrida ocasionalmente al comprar, citadas “chamarras” de cuadros con lana blanca interior.

Aproveche el momento para comprar un abrigo de napa a Mari; se lo hice probar, a una de las dependientas alemanas de la tienda, mas o menos de su misma talla; nos entendíamos por señas en las pruebas; una vez en casa, le quedaba como un guante, durante muchos años lo utilizo, hasta que se estropeo por verter sin querer lejía encima, era también eterno.



Breuerías de mis vivencias "currantes"



Fin de un ciclo; actividad nueva: Aeropuertos.

Todos los cometidos tienen su comienzo y su fin; el de Abastecimiento de Aviones no era la excepción de la regla. En un momento determinado, alegando un cambio de la organización; decidieron, deshacerse del equipo formado, alrededor de Sendin.

Sé nos tenía una cierta “pelusa” profesional, por la efectividad en los resultados obtenidos; pero más molestaba la “piña” formada, a la hora de trabajar, ante las diatribas “envidiosas” externas, aunque nos tenían comido el “coco”, dando mas que recibíamos.

La destitución de Fernández Sendin, como Subdirector de Abastecimiento de Aviones, ocasiono su marcha a la Dirección de Material como Ingeniero Aeronáutico de Línea (*único caso, de ingeniero, que sale a otra dirección y vuelva a sus orígenes, con puesto más relevante*).

Objetivo: deshacer el grupo formado. Muchos meses antes, junto con Ignacio de las Heras, “el Sendo”, había tenido nuestras renuncias por escrito, de los nombramientos de Jefe de División, dados en su momento. La Subdirección, entendíamos precisaba de una actualización organizativa y técnica; le dejábamos, con la renuncia, las manos libres para su realización; hizo caso omiso de nuestras interpretaciones reales, no se si, por estar cansado de la actividad.

Al incorporarme, años antes a la Subdirección, desde Organización; el “Sendo”, me había dado su “palabra de honor”, cuando él se fuera, o le quitaran su nombramiento; por adelantado, me dejaría irme a mis orígenes.



Me revelo, la nueva estructura jerárquica, contaban conmigo; era al único, que pretendían nombrar, entre los nuevos mandos, al resto de Jefes de División, los destituían, me pidió no defraudarle.

Nuevamente, me volví a dejar enredar, por "el Sando"; como jefe y amigo le tengo un gran afecto, por la libertad dada en todo momento *-conseguí trabajar de forma intensa, pero siempre a mi aire-*. En esta actividad, deje todos mis conocimientos, alcanzando un gran bagaje profesional; los "posos" me han servido, para el resto de actividades profesionales, posteriormente realizadas.

Al año del cambio organizativo, el nuevo Subdirector, Aguilera, era consciente desde el primer momento *-estaba en mis "trece"*- de mi postura; pretendía cambiar de actividad y volver a Organización; era el único "antiguo" en la nueva estructura, los nuevos, reconocieron mis meritos y conocimientos, no obstante, no estaba a gusto y totalmente desmotivado; entendía mi postura.

El tema cambia de repente, cuando una persona con categoría y en excedencia *-estaba ejerciendo de funcionario-*, vuelve a la empresa y a la Subdirección, le ofrecen mi actividad (la rehúye); conseguí definitivamente me supliera, aunque me costo lo suyo, e irme de Abastecimientos de Aviones.

El sustituto, pretendía con su regreso, languidecer en su nueva actividad, él no era para esos menesteres; al final me cambie al entorno de Aeropuertos, quemando una etapa muy agradable y productiva; iniciando otra nueva diligencia atrayente, con un nuevo reto, en mí devenir por Iberia.

Esta nueva etapa, continuada y encadenada, con alternativos cambio de organización; ha sido la ultima, con similares características usuales de la actividad; en sus diferentes fases evolutivas, hasta mi prejubilación; he tenido sorprendentes y



continuos momentos; colosales y dinámicos; muchos casos a describir; una gran satisfacción en el cambio y proceso de evolución, ante las nuevas experiencias y dificultades.

Un día del mes de noviembre de 1.979, me traslado del edificio de Abastecimiento de Aviones en Barajas, al edificio de la Avenida de América, donde años atrás había estado, en Investigación Operativa, a un piso distinto.

En Aeropuertos, me pongo a trabajar a las ordenes de Ignacio Sánchez Noailles, le conocía, desde su entrada en la empresa años atrás en Organización, en esos momentos estaba al cargo del incipiente check-in, instalado en Barajas.

Había participado, con su colaboración, en adaptarlo dos años atrás, exclusivamente en el aeropuerto de Madrid. La realización e instalación, fue dirigida por Leopoldo Martínez; dejándole posteriormente los “trastos” para su continuidad, al cambiar esté a un puesto de más contenido *-también me tentó trabajar con él, pero se tenía que viajar mucho-*; dentro del ámbito de la red comercial-aeroportuaria, dirigida en esos momentos por Francisco Blanco.

Ignacio, al llevar otras actividades, respecto a las necesidades de los aeropuertos; me encomendó, familiarizarme, con el sistema de facturación de pasajeros “check-in”, único en Madrid-Barajas.

Este fue mi primer contacto, con el naciente “producto”, enganchándome en el ámbito “funcional”, nuevamente con la informática, no liberándome de la misma, ni al final, como “jubilata” una vez “largao” de la cia.



Mi comienzo, fue totalmente autodidacta, Ignacio me indica, donde se encontraba la documentación, utilizada desde el principio por Leopoldo, y luego por él. Mi primer trabajo consistió, en ordenar toda la existente; desde la más antigua, hasta la más moderna, estuviera en el idioma que fuera.

Una vez ordenada, verificar si algún documento, estaba duplicado o existía más de una copia; cuando eran exactos, el trabajo radicaba, en dejar un solo documento valido, de paso enterarme del "asunto", de forma cronológica.

Este tipo de trabajo, lo realizaba al principio, sin muebles donde ejecutarlo; en pleno mes de diciembre trabajaba sin estufa y sin calefacción en el piso, pasando un frío de aupa; en el citado edificio, no funcionaba muy bien que digamos, la citada calefacción, e incluso no tenía donde sentarme.

Un día del citado mes, arto de la situación caótica, tome una decisión drástica, baje a las oficinas centrales de Velázquez; escudriñando y husmeando por los pasillos, encontré: mesas, armarios, sillas y otros enseres, los cuales se iban a enviar al almacén para su enajenación; consulte a los responsables de las unidades, donde habían disfrutado de su uso hasta su renovación, si podía hacer empleo de los mismos.

Autorizaronme, previa identificación con mi carnet de Iberia, para disponer de los mismos, seleccione los más idóneos y en buen estado; señalados los mismos, me dispuse a encontrar un transportista; acción realizada en la Avenida de América, enfrente de la oficina, donde en aquella época, había pequeños repartidores de enseres.

Contrate con uno: el porte, la subida y colocación de los muebles; le indique, los enseres a transportar, desde Velázquez, a la



oficina de la planta quince de la Avenida de América; su urgente realización, diligencia, que procedieron a efectuar en el momento.

Realizado por mi cuenta, él tramite, la gestión y el pago; presente la correspondiente nota de pago o factura a Luís Jiménez Casinas, llevaba entonces la gestión económica, de la nueva Subdirección, donde había sido encuadrado.

Sorprendido y atónito, me resarcí del pago previo; alabando mi iniciativa, sino hubiera estado meses sin donde “sentarme muerto”; le comente, solo me falta una estufa, para calentar la habitación.

Me sugirió, has lo mismo, gestiona la compra, págala y dame posteriormente, el documento de pago. Sin pensarlo, compre con factura a nombre de Iberia, un calentador de aire Braun, con un descuento del 35%, el aparato ha formado parte de mis enseres, en todos los cambios y traslados posteriores. Ignacio obnubilaba, por la operación “externa” de los muebles.

Decepcionado por el cambio, aunque realizado, por mi conveniencia, desde Abastecimiento de Aviones; donde hacia y deshacía en todo momento, a un lugar, donde por no tener, no tenía ni mesa, eso sí una habitación vacía y fría, otro no mueve un dedo.

Me hubiera dedicado a “verlas venir”, cobrar mensualmente la “sopa boba”, pero esa “marcha”, no iba con mi carácter; en ese momento, veía ante mí un nuevo record personal, en el tendría que poner, nuevamente toda la “carne en el asador”

A partir de ese momento, me puse a trabajar en la principal actividad, encomendada por Ignacio, es decir documentarme y familiarizarme, con el sistema informático del check-in numérico, instalado en ese momento en el aeropuerto de Madrid-Barajas.



De forma independiente e individual, sin poder consultar expresamente con nadie, sin conocer el sistema de forma practica; solamente, enterándome del mismo, a través de la documentación existente, la cual estaba clasificando, de forma concienzuda.

Dicho y hecho, leí todos los documentos desde los más antiguos, hasta los últimos, eliminando como ya he dicho, los disponibles con mas de un ejemplar; procediendo a enumerarlos, ordenarlos y archivarlos después de leídos e interpretados.

La conclusión sacada, de la lectura de los mismos: el sistema de check-in estaba considerado, como un subproducto; tolerable en los aeropuertos "como un bien necesario", dependiente de otros, en aquellos momentos, las "estrellas" en la cia.

Es decir por un lado, los sistemas de Reservas "Resiber I" inicio y "Resiber II" después, con peso y años en la cia; por otro el sistema de "Hojas de Carga" -una formula matemática- el no va mas para los comandantes, en aquellos momentos, los "brahmanes" de la empresa.

El sistema de check-in era "la cenicienta" o el "patito feo"; necesario para el bien de otros productos, sin contenido propio y peso especifico; como para tener voz y voto, en el desarrollo de la empresa, incluso en esos momentos no se pensaba en su expansión, ni por lo más remoto.

Debido a la documentación "embebida" de "cabo a rabo"; aprecie en él, algunas pinceladas futuristas; me toco luchar con "uñas y dientes", para demostrar a mis superiores, su equivocación.

El futuro pasaba, por una puesta en marcha del mismo, en otros aeropuertos; totalmente entrelazados entre sí; consecuencia: el



tipo de trayectos, realizados por los pasajeros, y las líneas comercializadas por la empresa.

Sin querer en el año 1979, hablaba y pensaba, en una red integrada en el ámbito mundial de la cia; algo similar a lo que hoy existe como “Internet”; entonces parecía una utopía, para mis “jefecillos”.

Este tipo de planteamientos realizados, en los respectivos informes elevados a mis superiores; motivaron la decisión de ampliar, el existente sistema de Check-in numérico, del aeropuerto de Madrid-Barajas, a otros aeropuertos nacionales.

Me permitió, proyectar de forma concreta, la realización y ejecución, de la segunda fase del citado sistema, a seis aeropuertos nacionales (BCN, PMI, AGP, LPA, TFS y SCQ).

Ocasionándome, la completa realización documental, de forma personal, al ser el único responsable, de todas las actividades de la citada ampliación y actualización, en líneas generales requerían podríamos definir como:

- *Estudio y dimensionado de necesidades.*
- *Previsión económica de la inversión.*
- *Recuperación de los equipos de ventas instalados y su reutilización en agencias de viaje.*
- *Estudio de Rentabilidad de la inversión.*
- *Determinar nuevas necesidades de formación, con su instalación provisional.*
- *Futuros medios en el aeropuerto, así como los medios humanos y los monitores correspondientes.*
- *Por ultimo el Plan de arranque en los diferentes aeropuertos.*



En paralelo, conociendo el sistema de forma teórica, mantenía reuniones, con los usuarios de Barajas; estos me reportaban las deficiencias del sistema, discutiéndoselas en muchas ocasiones, sus denuncias según las planteaban.

En algunas situaciones, los problemas no eran informáticos, sino un uso incorrecto del método, además de la falta de formación y desconocimiento, de todo el sistema; dándoles mis razonamientos, admitiéndolos. No entendían: sin haber participado en el arranque y puesta en marcha; no haber recibido el curso del producto; no ser monitor; tuviera tanto conocimiento del medio.

Uno de los problemas suscitado según indicaban, era la deficiente calidad de las tarjetas; superponían dos tarjetas, una la solicitada, por el sistema en cada caso, y otra en la parte inferior, la comodín -blanca-, adquirida para sustituir la falta de existencias de las restantes.

“Me indicaban, las impresoras eran muy deficientes y solo imprimían, en la forma descripta”.

En la siguiente reunión, una vez analizado el tema con detenimiento; les comente, el problema no es de las tarjetas, sino de las impresoras; recabando la ayuda a Informática, al denunciarles la deficiencia.

En aquellos momentos, el responsable “informático” del tema, era mi amigo Bustos, índico no estar de acuerdo con la exposición realizada, aunque admitió mi criterio.

Al razonarle: el problema es suciedad o polvo, depositado en los sensores situados en la parte inferior de las maquinas; ocasionando no leer algunas tarjetas, en especial las que tenían un



solo identificador sensor en el reverso, de los cuatro binarios posibles.

La única tarjeta de embarque, disponible con los cuatro sensores binarios, era la blanca comodín o universal; no fallaba de ningún modo; la utilizaban colocándola debajo, de la solicitada por el sistema; admitido el comentario, trataron de buscar la solución al problema.

Además de la problemática, les daba una solución temporal alternativa; consistía en usar una “lavativa”, que impulsara aire, por la rendija de entrada de la tarjeta en la impresora; fin: limpiar de polvo los sensores, les pareció excelente; la sugerencia ocasiono dejar de fallar la impresión de las maquinas, ante cualquiera de las tarjetas a insertar.

El final del cuento, años después, las nuevas series de fabricación, de citadas maquinas francesas, los sensores los llevaban en la parte superior (parece ser, no fui el único, en denunciar la deficiencia, o esta llevo a oídos de los fabricantes ¿fue mi “compi” Bustos?, "qui" lo sa).

Lógicamente en las nuevas maquinas, el polvo no se depositara en los sensores, aunque suscito en su momento, tener que cambiar el modelo, de las tarjetas de embarque; para soportar la impresión de las mismas, en las nuevas y en las antiguas, maquinas de impresión.

En aquellos años, comienzo de una nueva actividad, el coche en aquellos momentos un 124; paso a ser utilizado por Mari, para bajar a los niños al colegio y demás cosas de la casa y personales; comprándonos un Renault 9 para los viajes, vacaciones familiares y mis desplazamientos laborales asiduos; este dormía en el garaje, el anterior en la calle a la luz de la luna.



De esa forma, no utilizando el avión durante dos años al tercero, poder ir toda la familia, en avión y con reserva de plazas, - *al no ser Técnico de Grado Superior*-; era el tipo de derechos, disfrutado en la empresa, en esos momento, como el resto de "compis".

Lo aprovechábamos, para irnos a algún complejo hotelero de las Islas Canarias, tanto a Tenerife como a Gran Canaria, u otra de las islas. En mis viajes de "curro", previamente los había conocido, o me habían asesorado de los mismos, los "compis de los aeropuertos".

De esa época, es el "sucedido", Nacho, dio sus primeros pinitos natatorios en Tembel; hasta entonces era pánico ver el agua, mucho menos disfrutar de la misma; pero como digo ese verano se soltó, luego no quería salir del citado medio, ni "arto de vino".

El citado complejo de Tembel, se encuentra cerca de una de las cabeceras del aeropuerto de Tenerife Sur; lo conocía de un viaje previo de servicio, donde nos desplazábamos a comer cerca del mismo; a un puerto marinero, al cual todavía no había llegado el turismo, te ponías morado a "viejas con papas arrugadas"; el pescado estaba vivo, eligiéndolo previamente para cocinarlo, trapiñándolo posteriormente.

Tembel, en aquellas fechas, recién inaugurado, para los turistas, totalmente cerrado; era una maravilla, lo pasabas formidable, dentro del complejo, no precisabas salir del mismo para nada; tenias toda clase de facilidades, una pena veinticinco años después, esta totalmente ajado, y calamitoso, no se si por el clima, o por la imperfecta construcción o la falta de sostenimiento.



Nacho al principio de las vacaciones, se decidió meterse en la piscina, con flotadores, poco a poco empezó a quitársele el miedo; al final de las mismas, se bañaba sin los citados flotadores, al principio era un “albur”, meterle en el agua, al final era todo lo contrario, no había forma, de sacarle de la misma.

Marta, por el contrario, nos había salido muy “deportista”, la gustaba jugar al fútbol, realizar cualquier tipo de deportes; teníamos que ayudarla en todo sus deseos deportivos: fútbol, yudo -en esto “pico” Nacho-, carreras, gimnasia, etc...

Al colegio de la Merced, los bajaba Mari a los tres, todos los días, en el coche Seat 124; en la primavera a finales de curso este organizaba, por los pinos, existentes alrededor del mismo (en La Elipa), carreras pedestres todos los años, para los alumnos.

Aranzazu solía hacer trampas -en su línea de *picara, asesorada por la abuela, para no variar*-, en las mismas, no las realizaba la “pescaban”, casi siempre; sin embargo Marta, participaba y solía ganar, dándola por los puestos obtenidos, premios en medallas o copas, que conserva.

Iberia, de forma anual, a través del Grupo de Empresa, -done estaba “Luisillo”-, por las fiestas de la Patrona -*Virgen de Loreto*-, organizaba su carrera “pedestre” por Barajas, para todas las categorías; un año, inscribimos a Marta en la misma, después de correr 12 Km., gano en su categoría de alevín; esto suscito tener que ir al hotel Barajas, los padres, para recibir el premio en su nombre, en una fiesta proporcionada, con cena incluida.

Dada esta afición al deporte, mis contactos en Iberia, los emplee; para conseguir, la indumentaria completa, de un equipo infantil de fútbol; de él disfrutaron los chavales del barrio, amigos de



Marta -*incluido Nacho*-; dedicándose a dar “patadas” al balón, en los diferentes campos de fútbol, del polígono cooperativo.

En esta materia, Marta destacaba, en especial con su pierna izquierda; con un regate y centros espectaculares, hasta ahora nunca lo he dicho, aprovecho para decirlo, es zurda, sale a su abuelo Manolo; no ha sido un trauma para ella, todo lo contrario, antes de la adolescencia, la indicamos, ser el momento de aprender a manejar la derecha; hoy en día aunque “zurda natural”, se apaña con las dos manos “debuten”, su hijo, nuestro nieto, lleva el mismo camino, bien llevado en cada momento, será ambidiestro.



Trabajos simultáneos; “chico para todo”, me buscan..

Con mi participación y colaboración, contribuí en un desarrollo informático; fundamentado, en los datos obtenidos, en la facturación de pasajeros, diarios en toda la red; los mismos, darían una aproximación, casi exacta de los ingresos, alcanzados día a día por la cia, en todos sus vuelos realizados.

Hasta esas fechas, la gestión de la empresa tenía un “Gap” de más de tres meses, para conocer la “verdad” de sus ingresos; la consecuencia: las decisiones económicas, de cash, y liquidez, ocasionaban a veces, grandes desviaciones financieras, cada vez más difíciles de sobrellevar.

El desarrollo definido, como “Gestión de la Producción”, consistía en enviar, mensajes “normalizados” por la empresa, de cada uno de los vuelos realizados; con lo realmente transportado, en los mismos, con los datos de: pasajeros (sus billetes por clases), equipaje, mercancía y correo; manejados en la facturación de pasajeros y en la hoja de carga.

Este proceso medio informático, podía tantear, la previsión de los ingresos por líneas; datos muy aproximados a la realidad, obtenida a los tres meses, en un porcentaje muy cercano al 98%, el modelo se autoalimentaba, con los datos obtenidos, perfeccionándose.

A través de la Económica Financiera, se conocía, con una rigurosa precisión, en el tiempo indicado; los gestionados por el sistema informático, serían perfilados a la semana, por la citada Dirección; afinando si procedía el dato efectivo, envidado por los aeropuertos, al recibir la documentación, antes de digitalizar la misma.



Este sistema mejorado, es el actual, asentado en los cimientos, montados en esas fechas; proyecto dirigido por Carmen Acero, tengo un grato recuerdo de ella, colaborando estrechamente, para su puesta en marcha.

Agradeció la "ayuda", reconociendo en todo momento, mi aporte, y mi experiencia; obteniendo la total colaboración, de toda la red de aeropuertos, como si fuera uno; en aquellos momentos, solo estaba mecanizado Barajas y alguno de la segunda fase.

De citada actividad, tengo una carta de felicitación, del entonces Director Gerente de Iberia -*ingeniero aeronáutico*-, Luís Gonzalo del Río, le conocía de mis tiempos de Material; años después, supe por la familia de mi madre; de que mi "amachu", había estado en Algorta, antes de casarse; prestando sus labores, en una casa solariega, a los padres del citado ingeniero.

La empresa, en aquellas fechas, se planteo como futuro, montarse en el "carro" de la informática; momentos de gran auge y en constante evolución, en todas las actividades de la misma; con escasos recursos, muy buenas predisposiciones, tanto internas como externas -*acopio de nueva sabia*-.

Se planeo nombrar, Jefes de Proyecto para desarrollar nuevos sistemas: Resiber III, Check-in II, Nueva Hoja de Carga, Mercancías I, entre otros; además del descrito anteriormente, al ser interno, se desarrollo, en un periodo de tiempo más conciso.

Fui nombrado Jefe responsable, del Proyecto Check-in II, para su futuro desarrollo; sin abandonar el que tenia entre manos, es decir, la ampliación del actual check-in numérico, a los aeropuertos indicados.



Se me doto de unos mínimos recursos, concretados en dos personas, con la posible incorporación, de una tercera del aeropuerto de Madrid-Barajas.

Por las mismas fechas, nombraron responsable del incipiente sistema mecanizado de Mercancías I, a Elías Díaz Palacios, procedente de Material; meses después, al cambiar la presidencia de la empresa, declino el nombramiento y por su “relación personal”, le nombraron Subdirector de Seguridad, para toda la empresa.

Al gestionar la localización, de otra persona para ese proyecto; el “marrón”, me fue asignado sin anestesia; llevaría las dos jefaturas de forma compaginada.

Este proyecto, si tenia recursos, verificando un paquete informático ofrecido a Sistemas, este era de andar por casa (es decir: catorce transacciones); aunque Informática “sacaba pecho” de haber conseguido, un “gran producto”.

Los expertos de “carga”, soltaban sapos y culebras de la imposición pretendida del producto; me toco luchar como siempre, para demostrar no ser el “paquete” idóneo. Sistemas nos “emplazo a realizar” unas “especificaciones funcionales”; como usuarios deberíamos dárselas, si ellos las precisaban, para su desarrollo; pasándonos “la pelota” a nuestro terreno.

Dicho y hecho, formamos un grupo de trabajo, con personas de tres terminales de “carga”, Madrid, Barcelona y Palma; realizamos, entre seis y ocho meses, unas especificaciones funcionales, soportadas por ciento dieciocho transacciones; la documentación elaborada tenían mas de metro y medio de altura.

Conclusión: Sistemas disponía, de unas especificaciones como requerían; el trabajo demostró a la empresa, ser ellos los



faltantes de medios para realizarlas; comparándolas con todo lo ofrecido, él idóneo y casi similar a nuestras especificaciones funcionales; era el "teórico" de Unisys, no implantado en ninguna cia, en esos momentos -*Quantas en proceso de instalación*-. A los casi dos años un nuevo cambio organizativo, ocasiono la vuelta de Elías, dejando la actividad, al ser nuevamente nombrado responsable de este proyecto.

Esta actividad, estuvo ligadas a otras relacionadas con los aeropuertos; una de las más impactantes para mí, fue la visita al comienzo de la década de los ochenta, al aeropuerto de Zurich, para observar el patio de equipajes de citado Terminal.

Causa: analizar los flujos de las maletas del citado aeropuerto, con dos terminales; en el ámbito mundial, de redes aeroportuarias, era donde menos equipajes se extraviaban.

Los equipajes no se pierden:

- sé extravía o demoran;
- los "roban" sus "dueños" para recibir indemnización;
- se roban por mafias aeroportuarias;

Me llamo la atención, la forma de llegar las maletas, desde los dos terminales, distantes entre si mas de dos kilómetros, al único lugar de manipulación o patio de equipajes situado en el primero; se deslizaban por cintas a gran velocidad, -*vehículos "bobsleigh" utilizados en los deportes de invierno*-, a través de unos túneles bajo tierra.

Las maletas, a un ritmo trepidante, llegaban al citado patio de equipajes, a unas instalaciones en altura, de unos seis metros; eran inmovilizadas o retenidas por medios mecánicos, en dos puestos de trabajo. Dos operarios, pulsaban los dígitos del número



de vuelo, de la etiqueta, en un teclado; con unos números, lo suficientemente grandes, como para ser “golpeados” con los guantes, que tenían puestos, para el manejo del equipaje.

La maleta, era desplazada, sobre unos paneles encadenados de madera rodante y circular, sin fin, en forma de tablillas; existían en paralelo dos guías-panel una por operario, de unos trescientos metros; donde permitía disponer programados a su alrededor, los primeros treinta y seis vuelos; próximos a partir, es decir tiempo inmediato, de dos a cinco horas, según día y hora de la semana.

La maleta etiquetada y capturada por el sistema a su vuelo, en cualquiera de las guías, era volteada desde las citadas tablillas; y por gravedad, se deslizase hacia el suelo, lugar donde el vuelo estaba asignado, coincidente con el de la etiqueta.

En esa posición, otro operario solo estaba el equipaje de su vuelo, verificando coincidencia con etiqueta; si por un error “nada frecuente”, no era de su vuelo; se reciclaba nuevamente, a través de cintas auxiliares para su correcta captura y ubicación.

Las maletas capturadas por vuelos etiquetados, si no se correspondían con los vuelos programados; terminaban su circuito en altura sin ser volteadas, para ser recicladas nuevamente, cada quince minutos.

Francamente, en aquellas fechas, era de lo más avanzado en este tipo de procesos; pionero y fuente de captación, para futuros desarrollos; algunos aeropuertos los han modelado, de forma mecanizada e informatizada, en los comienzos de este siglo.

El principio: disponer en todo momento, los primeros treinta y seis vuelos programados, para su despegue, sea cual fuera su destino; les permitía disponer, en el día punta y en la fecha punta, un



rango de tiempo muy amplio ya indicado, a lo largo de la diligencia semanal o diaria.

En mi actividad, como jefe temporal, del Proyecto Mercancías I; me permitió conocer, en este tipo de tarea, las compañías aéreas de carga, en aquel momento "puntas" en el mundo; como fue entre otras la Tigers, tenía del orden de casi cuarenta aviones Jumbo, dedicados exclusivamente a estos menesteres.

Esto nos permitió, conocer al equipo realizador, de las especificaciones funcionales, en Barajas; ***"lo que se precisaba, para mecanizar de forma correcta, nuestra incipiente actividad"*** de "carga", permitiéndonos definir un "modelo" informático potente; la similitud con el teórico de Unisys ya indicado, y su posible adjudicación se vino al traste, al ser también idóneos los ya existentes, en funcionamiento o no de citada firma, la reserva de plazas comercializadas y la facturación de los pasajeros en los aeropuertos.

La empresa de forma coherente considero, no se debería centralizar todos los procesos en una misma firma; se inclinaron por IBM, y entre otros adquirieron el utilizado por Alitalia, francamente totalmente incompleto, para las necesidades de Iberia, en aquellos momentos en el sector de carga.



Tres cabinas en dos contadores; expansión y “TCK”

La decisión de ampliar, el sistema de check-in numérico, a los aeropuertos aludidos, ocasiono, como he indicado el evaluar, definir, documentar, coordinar la formación y finalmente su arranque de acuerdo a lo planificado.

El proceso de expansión ó ampliación, con la inversión aprobada, los planes de formación realizados; los procedimientos complementarios, para las líneas compuestas, utilizadas entre ellos establecidos, tener toda la información, tanto de los pax locales, como de los que sobrevolaban el punto intermedio, teniendo los aeropuertos mecanizados y relacionados *-excepto PMI, no se llevo a mecanizar en esas fechas-* entre si.

Pues bien, en plena ejecución del “proyecto”, el entonces director Comercial Sr. Blanco; plantea en el ámbito de la empresa, nuevos cambios, esperados para la nueva década de los ochenta; transformando las cabinas de los aviones, dando mejores prestaciones en el servicio, de forma más selectiva, de acuerdo a su comercialización.

En pura teoría, parecía muy bonito y hasta efectivo, plantea disponer, de tres clases diferentes de pasajeros, ubicados en tres cabinas distintas; para algunos vuelos de la red, sobre todo los “troncales” o trasatlánticos; además de flexibilizar, la oferta de las dos clases definidas, en los vuelos de corto radio de acción, incluido los nacionales.

El sistema de check-in numérico, solo tenia dos contadores para cada vuelo, es decir “primera” y “turista”; la nueva comercialización colocaba una intermedia, entre ambas, definida como de “negocios”.



Nuevamente tenía que indicar, la necesidad de disponer, de un sistema informático, avanzado, nominal, flexible en su utilización; adaptable y maleable ante los cambios comerciales previsibles, su implantación debería ser, en un corto espacio de tiempo (aunque llevase más de un año).

Todo muy prometedor, pero se me plantea, resolver la situación a comercializar, de forma eminente, en los vuelos; el recién instalado, sistema de reservas de plazas, *Resiber III de Unisys*, contemplaba la gestión de los citados vuelos, con mas clases y cabinas; pero en check-in y hoja de carga, era imposible su realización a priori.

La idea mágica, fue montar en mostradores concretos, una asignación manual de asientos, para los pasajeros, de las cabinas con menos plazas ofertadas, es decir la "primera" y la de "negocios"; llevar su control a través del esquema de plazas de ambas clases; contabilizando, todas las dadas, en el primer contador, dejando el segundo de mas utilización y capacidad para la clase "turista".

Este sistema, analizado a conciencia; pensado y llevado a la practica en los aeropuertos; permitió "salir del paso" de forma temporal a la compañía; insistiendo, en tratar de evolucionar y de buscar, un sistema informático; más flexible, entre la oferta y la demanda, que en aquellos momentos requería la empresa.

La demora, dada al producto hasta ese momento, requerido constantemente por mi parte, como Jefe del Proyecto de Check-in II; fue dar largas por la empresa, ésta había volcado todos sus limitados recursos, en el Sistema informático "*estrella*" en aquellos momentos, el *Resiber III*. Su actuación cambió de forma brusca, al detectar las necesidades reales de los aeropuertos, como la de



atender a los pasajeros en las nuevas cabinas comercializadas de los aviones.

La empresa era consciente, precisaba de un cambio eminente; en su incipiente, sistema de facturación de pasajeros, funcionado en unos escasos aeropuertos, como se ha indicado y muy limitado.

Encomendó al grupo de trabajo, donde asistía, desde hacia más de un año, al formar parte del comité de expertos, donde clamaba en el desierto; de “***forma habitual y monótona***”, nos reuníamos, para definir el nuevo producto. Tomara **una decisión** **¡ya!** hasta esos momentos, se estaba dando largas (salvo mi voz), por la comparsa supervisora, de la puesta en marcha de el Resiber III.

En consecuencia, me toco realizar dos aproximaciones, a determinados productos existentes en ese instante; estos deberían ser útiles al cien por cien para la empresa; presentando sus bondades y defectos, previa visita y conclusiones posteriores.

La primera, a la cia Lufthansa, tenia funcionando, el mismo sistema de check-in numérico que Iberia; lo había complementado con la facturación sincronizada, en el origen del pasajero, a dos o más vuelos en conexión; definido como trough check-in (TCK), en aquellos momentos, producto comercial estrella, de una competencia agresiva, como era la cia Swissair.

La segunda, viajar a Australia -*Agosto del 83*-, para ver “in situ”, el funcionamiento del sistema definido por Unisys; en la Cia Trans Australia, estaba “arto”, de proponer al grupo de expertos su adquisición e instalación en Iberia, ignorándoseme totalmente -¿por mi categoría en ese momento, entre los expertos? no lo se-.



Este producto, permitía flexibilizar la oferta de tres cabinas, mediante una cortina móvil en los aviones, con un proceso local, en desarrollo, para una segunda cortina móvil; el grupo asesor "impertinente", indicaba ser un producto teórico (como digo dando largas); medio en broma medio en serio, insinuaba, si Australia existía.

El producto ofrecido por la compañía Lufthansa (TCK); se podía incluir de forma fácil y rápida, en nuestro actual sistema de facturación; al precio simbólico de 100.000 Ptas.; ocasionándome sostener otra nueva "batalla", por su provechosa adquisición y su simbólico precio; la empresa, no tenían muy claro, la utilidad del producto, en especial para "los doctos teóricos", del grupo de trabajo, en aquellos momentos.

A Carlos Corzo, Jefe de la unidad de pasajeros de Barajas, le informe de la económica y útil ampliación; apoyándome en su adquisición, pensaba con razón, no precisar de tantos medios humanos, a la llegada de los pasajeros con conexión en Barajas; estos disponían de su tarjeta de enlace, obtenida en su origen. Se gestiono la "ridícula compra del producto" y su inclusión en el Check-in, por parte de la única persona, responsable del mismo en Sistemas, es decir Juan Vals.

Otra de mis constantes censuras, en todos los foros, donde mi voz se percibía; era criticar por no entender, como el producto mecanizado en tiempo real en la empresa; estuviera sostenido y mantenido, por una sola persona en Sistemas; comentando, una enfermedad, podía ocasionar un grave problema a la cia aérea. Vals siempre me increpaba, por favor enfócalo de otra forma; cambie el "chip", indicando desde ese momento, que pasaría si le tocara "las quinielas" (no existía la primitiva).



Fui un adivino, cuando termino la carrera de abogado hizo un “mutis por el foro”; es decir se marchó, dejando casi colgados a Sistemas; meses antes habían atendido, en parte mis demandas; manteniendo la utilidad, estaban asignados dos personas más, recién trasladados de otros sistemas.

El producto de Lufthansa se incorporó al sistema, en el plazo de un mes; al no disponer de recursos, para sus pruebas previas y la posterior implantación; recurrí nuevamente, al indicado Carlos Corzo, para que me cediera, como mínimo una persona del aeropuerto; conocedora del sistema por su utilización, con conocimientos y criterios personales, como para interpretar la novedad del producto.

Le indique, deberá ser un “diamante en bruto”, si queríamos tener éxito en su desarrollo e implantación. Me indico, no te preocupes, entiendo la necesidad, te mandare lo mejorcito técnico disponible (*esta vez fue un acierto, mas adelante me fallo, lo comentare en su momento*).

Mi sorpresa, fue al conocer a Carmen Ramirez, la primera vez, *-ha sido una gran compañera y colaboradora en el trabajo; con una amistad particular, familiar y personal total-*; era una chica joven simpática y atractiva, *-pensé que podría quedarse en eso-*; pero como se suele decir, me equivoque en la impresión inicial, tenía y tiene la cabeza muy bien amueblada.

Las pruebas del producto, duraron unas cuatro a cinco semanas, estuvimos realizándolas de forma conjunta en las instalaciones de “La Muñoza”; al principio Carmen desconfiaba de mí, no entendía estuviera al corriente del producto, como percibía por mi conocimiento y no supiera realizar las transacciones del mismo.



Al final de la primera semana, relajada confié totalmente al verificar mi seguimiento y como encaminaba todas las pruebas; ella veía con asombro y agrado el nuevo complemento del sistema de facturación verificado; admitía por decirlo de alguna forma, mi liderazgo nunca impuesto.

El producto, fue un éxito total, lo empezamos a implantar y expandir en toda la red; para esos momentos, se había gestionado y adquirido el nuevo Check-in II; se estaba constituyendo, un embrión de equipo para su desarrollo; entre los primeros, estaba a indicación mía, Carmen, por la forma, que la había visto "pajarear", en las pruebas del indicado producto (esto es otro tema posterior).

La puesta en marcha, del indicado "TCK", fue muy virulenta, mis mandos superiores de aeropuertos, no alcanzaban a comprender su "gran utilidad" convenciéndoles, de lo que se les venía en cima. Una compañía, con numerosas líneas compuestas, entrelazadas principalmente en Madrid y Barcelona; permitiría una correcta conexión de los pasajeros en los mismos; al estar localizados y admitidos, en los vuelos de continuación, desde el origen de su primer vuelo.

Si lo tendría claro, Carlos Corzo, al conseguir su realización a todo el pasaje; y no limitarlo a las clases nobles, como lo estaba utilizando Swissair en Zurich y en Ginebra. Le liberaba de recursos humanos, las llegadas a Barajas, en todos los vuelos procedentes de América; primando esta acción más, que el aspecto comercial, selectivo o de clase; a los "pensantes" se les metió un gol. .

Al principio se monto un procedimiento mecanizado, en toda la red de aeropuertos, para que se facilitasen a todos los pasajeros con destino el aeropuerto de Barajas las tarjetas de continuación; fue todo un éxito, dejando prácticamente eliminados, los cuellos de



botella formados por los pasajeros en las llegadas; dando una mejor calidad de servicio a los mismos.

Una “brevería” elocuente, reveladora, real y hasta dramática en su momento, fue cuando, Sistemas indica de forma habitual, con los medios de red existentes en aquellos momentos, comienzos de los ochenta, “de una parada programada”.

Pretendía realizar, una “stop” técnico, para actualizar la red eléctrica, de los nuevos ordenadores, soporte del sistema de Resiber III; el tiempo previsto cinco horas, en la madrugada de un determinado día, definido a priori.

Todo estaba planificado, comunicado a la red, con los medios entonces disponibles; los actuales “emilios”, pero de la era del “paleolítico” informático; es decir los “mensajes en cola” o a “la pantalla”; a través de lo posteriormente definido, como una dirección IP/TCP, en Internet.

Dado el tiempo previsto de la parada, por indicación mía, todos los aeropuertos deberían disponer, de los “datos precisos” para el indicado periodo; además de una gestión, previsor de los datos, para las veinticuatro y/o cuarenta y ocho horas siguientes, a la interrupción planificada de los ordenadores, soporte del Resiber III.

Por otro lado, sé hacia especial hincapié; los aeropuertos, tendrían en todo momento, el soporte necesario para seguir utilizando, el sistema de check-in y la hoja de carga; al estar ubicados citados sistemas informáticos, en el ordenador anterior, 494 de Unisys.

Esta circunstancia, normal, si se hubiese cumplido en el tiempo previsto; casi se convirtió en tragedia, más para las fechas que corrían, mayo del ochenta y tres. La parada ocasionada, como



he descrito, por cambios, en las instalaciones eléctricas de refrigeración; origino se estropeasen, los equipos auxiliares, del ordenador central, es decir, los soportes de almacenamientos masivos, o discos giratorios flotantes.

Al caerse, por la parada, todo el "polvo" pululante de su interior, hermético y estanco, sobre las cabezas lectoras, del disco; ocasiono perderse, los datos, al ponerse nuevamente en marcha; lo mas grave, no poder volver a grabar, nuevos datos en los mismos, al inutilizarlos la indicada interrupción; no obstante tenían doble control, con copia de los datos en cinta.

El orden de equipos destruidos, fue entre veinticinco a treinta y cinco "discos"; originando, no disponer de los mismos por parte de Unisys en España; consecuencia, tener que traerlos desde Europa.

La parada de cinco horas planificadas, en toda la red, se prolongo, sobre la marcha, en una previsión de once horas mas de las iniciales; llegando a las definitivas setenta y nueve, algo mas de tres días; sin ninguna información, de "previsión de reservas" en los aeropuertos; realizando todos los vuelos programados, sin parar en citados tres días, "a ciegas"; es decir sin datos objetivos, como en la "prehistoria".

Me toco "vivirla", en el aeropuerto de Barajas, de forma permanente durante el periodo indicado; descansaba lo mínimo, dormía en las citadas instalaciones; dando información y soporte a toda la red, coordinando los procedimientos alternativos, definidos sobre la marcha; objetivo: la cia, siguiese funcionando, de forma habitual y los pasajeros sufriesen, la mínima incidencia.

En paralelo, se tenían que traer, los indicados "discos" desde Ámsterdam, me acuerdo del comentario al principio de Carlos



Corzo, eso era fácil, dárselos a la tripulación técnica y traerlos en la cartera de la documentación.

Es curioso, él pensaba en los discos habituales de música, del tipo “LP”; sacándole de dudas: cada “disco”, tenía el volumen de una “lavadora”, con unas dos o tres veces mas pesos, que las indicadas y muy sensibles en su transporte.

Para sacarle de sus cavilaciones, le indique, la solución pasaba, por contactar con el Jefe de Escala en Ámsterdam, San Millán; una vez emplazado, decirle, como puedas, aun dejando equipaje y carga, trasladase a Madrid los citados “discos”, en bodega; te los llevarían al aeropuerto, *-la firma Unisys-*; una vez recopilados, por los Países Bajos, Luxemburgo y Alemania

Dicho y hecho, en el interregno le indico a Cuevas de Sistemas, vente al aeropuerto, para su traslado posterior a la Muñoza; me diserta en un mar de dudas, sé tiene que gestionar preliminarmente, el ingreso aduanero de los mismos, procedo a decirle, no te preocupes, tu ven y actuaremos.

Carlos Corzo, ya sensibilizado ordena, se disponga a pie de avión de un medio de carga idóneo; para el “transporte sensible” esperado (en ese momento, pasaba a ser un producto delicado); para colmo de males, a la hora de llegar el avión, ultima hora de la tarde, “caía una manta de agua” sobre Barajas, parecía el “fin del mundo”; llovía como cuando enterraron a Larra, así dice la leyenda.

La unidad de Pasajeros, dispuso de una “jardinera”, medio de transporte, donde desplazan, a los pasajeros desde el Terminal, al avión y viceversa; a la llegada del aeroplano, solo estaban en la misma el conductor y Cuevas, se procedió a bajar la carga del mismo con precisión, ubicando los citados “discos” en la jardinera, como únicos “pasajeros”.



Procediendo a continuación, su traslado por la carretera interior a La Muñoza, con el desasosiego de Cuevas y su problemática aduanera; en esos momentos, nos la estábamos saltando a la torera.

Días después, con los ordenadores funcionando, se tuvo que volver a traer, del orden de otros cuarenta discos, reenviándolos sin problemas a Informática.

Este "sucedido", ahora recordado con evocación y reminiscencia; fue de una diligencia muy significativa, dado la posible transcendía, a repercutir en la cia; se pensaba parar la actividad comercial, en aquellos momentos era la pretensión, dejando los aviones en tierra sin volar.

Causa: desconocer en todo momento, todos los datos, para una correcta comercialización de los vuelos; no obstante, técnicamente tanto por Material como por Operaciones, no se corría ningún riesgo operativo; gracias a mi forma de llevar las cosas, no se "paro" como se pretendía.

Es curioso, de "este acaecido", solo queda, a través de los mensajes en cola: los datos intercambiados y las gracias finales recibidas de mis "compis", los Jefes de Escalas y colaboradores de la red de aeropuertos,

La "jefatura" no me dijo "ni pió", habiéndose rehuido del caso, dejándome solo ante el peligro, durante los días del desaguisado; excepto la estrecha colaboración, de Carlos Corzo y su gente.

Estaba acostumbrado a estos desplantes y petulancias de los superiores, sin embargo siempre he sido, considerado como un



profesional, por las personas de la red de aeropuertos; son los que sacan las “castañas del fuego”, día a día, a “la” compañía.

Por aquellas fechas, se comenzaba a acotar las zonas y áreas a los pasajeros “fumadores” a bordo; limitando las mismas, en las cabinas, para no molestar a los pasajeros, no adictos al tabaco.

Años atrás, el volar, no se realizaba de forma tan masiva; afectando a los pasajeros “nerviosos”; se les trataba de calmar, dándoles caramelos, permitiéndoles incluso fumar en los aviones; sobre todo en los despegues, momento de mas intranquilidad, convirtiéndose el habito, en un uso o costumbre, la “movida” era difícil de eliminar.

En consecuencia implico, una nueva actividad, en el plan de asientos, del “limitado” sistema informático check-in I; cuya funcionalidad era muy recortada, como ya he indicado.

A través de medios manuales, se establecen unas zonas *-por decreto ley-*, adaptadas en los aviones; tratando de separar, en las diferentes cabinas comercializadas, a los pasajeros fumadores de los no fumadores.

En este primer intento, la ley era más flexible para los fumadores; las zonas para ellos en principio eran casi tan amplias, como para los “no” fumadores; e incluso en los vuelos de corto recorrido, la ley no se llevaba a la práctica.

No obstante, la puesta en funcionamiento de la citada norma gubernamental, ocasiona graves trastornos, en la implantación de la misma, consecuencia del sistema informático, en funcionamiento de Iberia.



Las gestiones ya realizadas, comentadas de forma somera, estaban en vías de sustitución, del sistema de facturación de pasajeros check-in I, cosa que se realizó. Lo comentare de forma dilatada, en los próximos capítulos de mis "vivencias", breves, densas y concisas; elaborado, en este intento: **"de libro-ensayo, amateur"**, con "mas pena que gloria"; no es mi fuerte la erudición, mi penuria verborrea es mediocre, mi léxico es muy burdo, tosco y torpe.

En aquellos años, la fami fue creciendo en altura, no en cantidad, divirtiéndonos en nuestros traslados vacacionales; al ser los hijos mayores, los abuelos tener otros nietos; no se desplazaban con nosotros, en todos nuestros viajes, sobre todos cuando nos íbamos a las islas.

Uno de los viajes, realizado por los cinco, con los vecinos y su hijo, de nuestra nueva casa; fue a Disney en Florida, una pasada, los peques y los mayores disfrutamos a tope; montándonos en todas las atracciones, hay múltiples anécdotas, del citado viaje, podrían por si solas ser un nuevo libro.

"El policía, las llaves, la "caca" de uno de los niños que nos acompañaban, la mano de Marta dentro del delfín con una sardina, la lluvia torrencial que tuvimos una tarde, los zoos visitados, el viaje con Aranzazu al mundo exterior, etc. Etc".

El parque de atracciones, tenía toda clase de eventos, donde los niños disfrutaron a tope, las colas para asistir a los lances, no eran muy llamativas; me atrevería a decir, hasta eran ágiles y rápidas o eso nos parecía, aunque eran muchas las atracciones a disfrutar.

No obstante tuvimos un fallo, no deleitarse, del citado parque por la noche; motivo: desconocíamos esta premisa y por



otro lado la prole, estaba loca por volver, al apartotel para utilizar y hacer uso de la piscina, como si fuera el único entretenimiento.

En otro de los veranos, nos fuimos los cinco a Santa Pola, en esta ocasión no utilizamos el coche, nos fuimos en avión; por cierto luego lo echamos en falta una barbaridad, no te podías mover por los alrededores.

En ese viaje, la casa donde estuvimos pasando las vacaciones, me la consiguió un compi del aeropuerto de Alicante; lo mas curioso, ya comentado con anterioridad, cuando llegamos de viaje, no se como se entero, de nuestra presencia; el entonces Jefe de Escala, en citado aeropuerto, mi amigo Fernández Pons.

El motivo de volver a recordarlo y evocarlo, ni corto ni perezoso, nos gestiono llevarnos a los cinco de la fami; en un autocar de pasajeros del aeropuerto, solo nosotros desde el aeropuerto a Santa Pola, hasta la puerta del piso, que habíamos alquilado.

En esas vacaciones nos fuimos en un barco (por llamarlo de alguna manera), a la isla de Tabarca; pasamos una mañana, espléndida disfrutando de su playa; por la tarde después de comer, se levanto una resaca de aupa; lo que llaman “levante” casi ocasiona, que no lo cuente Nacho (casi se ahoga).

Lo mas inquietante, fue el regreso desde la isla a puerto, en aquella digamos “chalupa”; flotaba por decir algo, se movía mas que los precios; Mari realizo un viaje de pánico, con mas miedo que vergüenza, acordándose de todo lo acordable.



Breuerías de mis vivencias "currantes"



Check-in II, “estrella” de larga travesía; tan actual

He esbozado en el capítulo anterior, la andadura por parte de la empresa, para la adquisición, del indicado producto, fue una carrera de obstáculos; en esos momentos, primaba de forma ostensible, el producto estrella, “Resiber III”, gestionado por López Colmenarejo, un fuera de serie, no dudaba de su instauración, además de ser el producto, el “ojito derecho” de la cia.

Las vivencias de mis breverías, al ser mas recientes y darse de forma mas continuada, en esta fase de mi tarea; han sido más profusas, cubriendo casi la mitad de mi “vida laboral”.

Los nuevos “complementos” posteriores, han permitido, mantener el “producto vivo” hasta la fecha de mi “retirada”; los “iletrados” en los momentos del “arranque”, no daban “ni un duro” por él; me trataban, como un excéntrico alienígena, y algunos me hacían la cama de forma descarada, ignorándoles “olímpicamente”.

Ha funcionado, funciona y me permito opinar funcionara, tan perfecto y operativo como el primer día; respondiendo en todo momento, a las exigencias comerciales, me atrevería a decir, haciendo sombra a “Resiber III”; convirtiéndose en una “estrella con luz propia”, envidiado y deseado por otras cias; las cuales han “bebido previo pago de nuestra experiencia”, años después en nuestras manos.

Una causa importante entre otras, el equipo de personas de aeropuertos, formado e incluso con el tiempo reemplazado; por desgracia, algunas personas concretas, que ilustrare; hasta el momento, sus capacidades personales, profesionales y laborales, no han sido reconocidas.



Muchas veces, he pensado no haber sido, lo suficiente exigente, insistente, e inflexible con mis superiores; como para reconocerles, sus "perfiles profesionales"; sin embargo la empresa, a algunos del equipo establecido, años más tarde, los ha utilizado, en otras actividades, con una gran proyección.

En sus nuevas actividades han destacado, muy por encima, del resto de personal, causa: la sólida interpretación, adquirida en el grupo, durante el desarrollo del producto; los criterios conseguidos de los demás compañeros, además del aporte, experiencia laboral y formación personal, que disponía en esos momentos, repartida a diestro y siniestro; ocasiono formar un equipo de trabajo, lo mas parecido a una pña sin fisuras.

Como decía el producto, adquirido a Unisys, paso por una serie de filtros, unos lógicos, otros preparados "dándole largas sin ton ni son", aunque planeados; dado la falta de medios humanos, en la empresa en esos momentos existían, en especial en Informática.

Por mi viaje a Australia, se confirmo, el producto podía ser viable para la empresa (como ha resultado años después); se le ratifico al comité de expertos, con algún que otro indocumentado, donde por desgracia, formaba parte de él, con el titulo "rimbombante": de Jefe de Proyecto de Check-in II. En paralelo no lo olvidemos, estaba soportando y ampliando, él check-in numérico, en funcionamiento, con la complementación del TCK, al final adquirido.

En el comité, por mi categoría laboral en ese momento y la dedicación diaria a la "Línea" y no al "Staff" pensante; pintaba menos como vulgarmente se dice "que un excremento en un solar"; por otro lado entre las dilatadas y neutras actuaciones del comité, éste preciso disponer de la evaluación, de un estudio funcional, de los posibles sistemas ofrecidos por la industria informática.



El “marrón”, como se define hoy en la nueva jerga, me toco realizarlo, sin anestesia y sin paracaídas; al ser el único “funcional”, existente en el comité; con esta adjudicación, dejaba de incordiarles, durante un tiempo.

Para realizarlo, evacue consultas a los aeropuertos, para determinar, lo que se precisaba en los mismos; el diagnostico fue emitido por los mandos directos, en “comuni3n” con los que atendían a los pasajeros; definiendo un “modelo de funcionalidad”, que cobijase las necesidades actuales y venideras (algunas de las futuras, con mi “bola de cristal”).

Realizado el “modelo”, lo contraste nuevamente con los aeropuertos, en especial con el cercano Barajas; donde andaba como “pedro por su casa”; suplementándolo con nuevas y ultimas aportaciones; pondere cada actividad existente y necesaria en mi “guía patrón”, con un peso especifico, cuya suma representaba, el 100% del teórico-experimental “modelo”.

Definido y evaluado el modelo, lo compare con el sistema informático originado en IBM; en esos momentos lo utilizaban: BEA, KLM y Swissair, su funcionalidad representaba un 64% del modelo.

Comparándolo con el producto, disponible en Australia, y en utilizaci3n por la cia Trans Australia; -curiosamente, estaba tratando de sustituirlo, en su sistema Lufthansa-; parametrizada su funcionalidad, alcanzaba el 83% del modelo que había diseña3do.

Este modelo, fue parte, del “único” informe funcional de la inversi3n, me toco en solitario describirlo de forma específica, asociándole el “modelo” diseña3do; donde se comparaba lo



realmente existentes en el mercado, y sus aportaciones en cada caso obtenidas, y otras necesidades propias de Iberia.

Todo el documento, paso a formar parte de la adquisición, (con otra serie de documentos); llamándole amigablemente al conjunto el "**libro de Petete**"; donde se anexaban además el informe técnico, económico y de rentabilidad (realizado por otros grupos de trabajo, formados por varias personas, del citado comité de expertos).

Esto permitió, adquirir a Unisys, el nuevo sistema, en 110 millones de pesetas; el monto de la adjudicación, estaba reflejado en el citado "libro"; lo rubricamos, todos los "expertos del comité de sabios"; disolviéndose a continuación el mismo, quedándome con el "muerto", de su puesta en funcionamiento.

Durante el periodo del "rifi rafe" de la aprobación, teniendo muy claro su adquisición; plantee a mis mandos: la realización requería disponer de medios humanos; se precisaba efectuar, pruebas de adaptación y aceptación en Informática, que él mismo demandaba; según manifestaba Unisys el desarrollo, no podían ser menos de 18 meses, realizado por un grupo de expertos con dedicación plena.

Mis mandos jerárquicos atendieron las demandas, también es verdad, no de forma rápida y ágil, aunque les daba soluciones sobre la marcha; el grupo interdisciplinario, debería estar formado por personal de aeropuertos, o procedente de los mimos; un experto de Resiber III *-por la integración total con citado producto-*; un experto en Hojas de Carga, *-al transmitirla datos obtenidos-*, para su actualización.

Se me hizo caso en parte y no en el momento, el grupo primitivo se formo con Ana, ya estaba conmigo; Nenuca Conejo -



prejubilada como Subdirectora de Logística;- estando en normas, se incorporo al equipo, posteriormente lo dejo *-lo indicare mas adelante*;- además de Carmen Ramirez y de Fidel de Resiber III.

Con su criterio personal, Carlos Corzo, envía a Víctor, un colaborador suyo local (*se ha comentado el tema*), lo pretendía salvar de la quema, al dejar él, el apto Barajas; inteligente, digamos activo, ejerciendo de “señorito andaluz”; decía, “su jornada de trabajo era su jornada de trabajo”; prolongar, si se precisaba, no lo veía con buenos ojos.

La incorporación de las personas indicadas, no fue instantánea, pasaron algunos meses. La espaciosa y acompasada incorporación, se dio en todos los frentes, como es el caso de: personas procedentes de otros aeropuertos Jordi de BCN, Toni de PMI, Manolo de AGP y Bondi de VLC.

El desarrollo planificado por Unisys, era de dieciocho meses seguidos, en jornada partida de mañana y tarde; precisándose concretar como mínimo tres o cuatro tandem,s rotatorios de dos personas; para analizar en paralelo las diferentes áreas, que el producto obligaba desarrollar; cada tres o cuatro meses, intercambiar áreas y personas; siendo “el menda”, el responsable funcional del grupo formado.

En paralelo, tenia que seguir actuando, en las necesidades ocasionadas por el sistema a sustituir instalado en la red, debido a su a veces inestabilidad, como a sus nuevas actividades incorporadas ya indicadas, aunque tenia a mano donde consultar las dudas.

Un grupo equivalente, dirigido por Elisa, formado por un número similar de personas, o quizás algo mas reducido, era él Informático; con él, trabajábamos, “codo con codo en La Muñoza”, de forma estrecha y enriquecedora.



Los “expertos” pululantes alrededor, muy resabiados, no veían con buenos ojos la forma de trabajar; provocaron al comienzo del desarrollo, la incorporación de Calin, Técnico de Grado Superior de Planificación; para la coordinación de las actividades de los dos grupos, cada uno en su zona de influencia.

Esta incorporación, motivo tener que irse Nenuca *-experta en aeropuertos-*, al ser la esposa de Calin; ocasionando la separación del grupo, contra mi voluntad; al ser muy competente; a la larga la beneficio, dado sus conocimientos, así lo ha demostrado, llegando a donde ha llegado en la empresa, como he indicado.

Carmen me insinuó, en su lugar, se podría incorporar su hermano, también trabaja en el aeropuerto; con la “mosca detrás de la oreja”, en principio desconfiaba de los familiares; más después de ver, cómo Carlos Corzo, me acomodo a Víctor; al no perder ripio de como brujuleaba en su dedicación, nunca negativa, pero siempre con “los mínimos precisos”.

Entendía mi postura, decía infórmate, no te precipites en la decisión; no fue preciso, me fíe de ella y debo reconocer, su hermano Antonio ha sido y sigue siendo, un fuera de serie; Carmen “apostaba a caballo ganador”.

La funesta empresa donde “he currado”, hasta la fecha, no ha sabido, incluso diría ha ignorado su valía; para mí, reconocerle su entrega, ha sido siempre la “batalla personal”; ya lo indicare mas adelante, algún mando “envidioso”, con poca visión de futuro - *mejor dicho ninguna-*; ha puesto todas las trabas, no ha movido ni un solo dedo, cuando podía y era su única obligación.

El desarrollo del nuevo sistema informático, comenzó en mayo, antes del verano del ochenta y dos, con la constitución dentro



del grupo, de las posibles cuatro parejas de “compis”; estas se irían rotando, en las áreas de trabajo, en que se había dividido, el paquete informático; cambiando de parejas, en citadas rotaciones, para conseguir un grupo uniforme y versátil a la vez; avanzando, de acuerdo a la forma planificada, del evento.

Las primeras parejas, antes y durante el verano las formaron: Carmen Ramirez y Fidel Fernández; Antonio Ramirez y Jordi; Víctor Falcón y Toni Moya; incorporándose después del verano - *cuando les dejaron salir de sus aeropuertos-*, Bondi y Manolo.

Como ya he dicho, la presencia de Calin, ocasiono el rápido abandono de Nenuca. Las otras dos personas de la unidad, Ana y Consuelo, me ayudaban, en las necesidades del sistema, en esos momentos vigente; eso les ocasiono “perder el carro”, en el desarrollo del nuevo sistema, también es verdad, no estaban muy predispuestas a “engancharse” en el mismo.

Por otra lado, mi motivación, era no perder “comba con el nuevo sistema”; me dedique, a traducir la documentación en ingles de Unisys; nuevamente me volvía a enterar, de otro sistema de forma teórica, es decir sin realizar ninguna prueba; salvo las observabas, cuando estaba con las diferentes parejas (al principio poco tiempo), permitiéndome, además de interpretar el “paquete”, conocer las actitudes y aptitudes del grupo de personas.

La traducción de todo el manual, así como la información obtenida del mismo, sirvió, para conocer de forma completa todo el sistema; permitiendo dárselo a mis compis, en especial a los no dominantes a tope, del ingles técnico e informático; como fue el caso entre otros de Víctor.

De esta forma, fueron pasando los primeros meses; con una especial dedicación por mi parte, a la puesta en funcionamiento en



toda la red, del TCK -*adquirido a Lufthansa*-; asistiendo a las reuniones que se terciaban, llevando un control del equipo formado, conociendo los detalles de la evolución planificada del proyecto.

En esta fase, lo más significativo, cuando casi alcanzábamos la mitad del proyecto (*sobre de marzo del ochenta y tres*); el recién nombrado, Director Comercial: Luís Dans, nos cito a todos los responsables: de las áreas Comercial é Informática; requiriéndonos, la puesta en funcionamiento en la red, del nuevo sistema; motivado por las presiones, de sus superiores.

Ante un eminente cambio de organización; quizás vislumbraba su posible "mudanza de silla"; él quería con la puesta en "escena", del citado proyecto, dar en la alta dirección, un cambio de timón, asentándose en su puesto.

En la citada reunión, prácticamente exigía su puesta en funcionamiento, "había que arrancarlo ya"; siendo consciente de su inviabilidad y no callándome "ni debajo del agua"; le indique tuteándolo de tu (*le conocía desde Organización, trabajamos juntos en los aeropuertos, y con Leopoldo Martínez, en ese momento su segundo*). Lo único que sé podía "arrancar", en ese momento, era algún árbol que otro, de La Muñoza; salvo que Elisa Pérez-Fajardo, presente en la reunión, me contradijera; era la realidad, al proyecto le faltaban, cumpliendo con la planificación, otros nueve meses.

Elisa ratifico mi comentario, todos los demás acólitos presentes callaron como tumbas. Lo lamentable: como gallego pensó que le mentíamos, pidió cabezas, le ofrecí la mía; la desecho, pero se cargo al coordinador Calin, buscando un sustituto, Andrés Gutiérrez; en ese momento sin ningún contenido, estaba "haciendo pasillo", de esta forma pensaba, poder darle más impulso al proyecto, al haber estado anteriormente en Sistemas y acortar tiempos, no fue así.



Meses previos al arranque del nuevo Check-in

Andrés se incorporo a mediados de Abril de 1.984, (por mi “cumple”), después de recibir instrucciones concretas del recién nombrado, Director Comercial Luís Dans, -sustituto de Francisco Blanco citado en mis recuerdos-; antes de incorporarse al grupo de trabajo, “había pactado” con él, un acuerdo personal; “favor” conseguido después del arranque del Check-in, a la larga le salió rana, el “pacto” no fue nada idílico.

La realidad, Andrés no conocía, digamos nada a Luís Dans, a esté yo le conocía de antes, como he indicado, era un “gallego”, ejercía de “tal” al 100%, no era amigo ni de sus amigos, solo pensaba en él y en su estomago, ejerciendo de Ingeniero Aeronáutico.

Se presento al grupo funcional e informático, con la lección mal aprendida, “hacha de guerra afilada”, dispuesto a cortar cabezas a todo, lo que se moviese; a la primera de cambio provocho, tener un enfrentamiento conmigo; no estaba dispuesto a ver alterado el “ritmo” de mi gente, los que nos trataban diariamente, nos lisonjeaban la forma de “currar”.

Le suscite advirtiéndole, antes de actuar, observa el excelente conjunto de personas, integradas en ambos grupos (funcionales e informáticos); elaboran “el trabajo” a tope, sin tener en cuenta, las horas dedicadas a la actividad; algunas veces se les obligaba a dejar las tareas, para irnos a comer, convirtiéndose muchas veces las comidas en meriendas.

Le indique, tu aptitud negativa y autoritaria, podría ocasionar un retraso, en la excelente marcha programada, del proyecto; estábamos a mita de su desarrollo previsto, de dieciocho



meses, a pesar de no tener, todos los medios humanos, en ambos grupos, desde el principio.

Al no conocerme, salvo por referencias "dudaba", pero Elisa le hablo en la misma línea y si la conocía; esto le ocasiono tomar tierra de forma suave, integrase en el grupo, en posteriores reuniones de seguimiento nos daba la razón.

Después de este contratiempo, *-siguió en su papel de coordinador-*, a mitad del proyecto, la organización de la empresa, no cambio como estaba previsto; el "rifi rafe", se convirtió en anecdótico; e incluso sé podría decir, la experiencia de Andrés, a la larga afloró, siendo más beneficiosa que la de Calin, dado los orígenes laborales de cada uno.

Andrés quiso meter baza, en mi trabajo anterior asignado, antes del proyecto; no se lo consentí, en ese momento no era mi jefe directo; sino un moderador, nombrado para la buena marcha, del citado proyecto.

La segunda fase del proyecto, con el nuevo supervisor, fue tan efectiva o más que la primera; al dejarnos libremente actuar en nuestras actividades, e incluso colaborar y enterarse del producto a implantar en la red; el tiempo paso de forma lógica, con dos casos puntuales, transcritos a continuación.

A primeros del mes de septiembre del año indicado *-quince a dieciséis meses transcurridos del proyecto-*; bajo mi indicación, planteo, a las personas del grupo funcional, la puesta en servicio del sistema; en plan piloto en un aeropuerto, estaban totalmente de acuerdo, dejando la decisión en mis manos.



Durante parte de Julio y todo el mes de Agosto, me había fajado, con la definición y pruebas, de las nuevas tarjetas de embarque.

Las mismas, convivirían, con las anteriores; en las viejas y nuevas “maquinas” emisoras de “ellas” (el código de barras, estaba en el anverso, para no depositarse, el “polvo” del papel, en los sensores de lectura, de los “nuevos cachivaches”),).

Lo de “fajarme” es en serio, las pruebas de imprenta, de las nuevas tarjetas, fue una odisea y sufrimiento constante, para ser leídas en su anverso “no rulaban”; pese a la perfección, del ajustes de los códigos en “ciceros”, por parte de la imprenta asignada.

Las pruebas, eran un fracaso detrás de otro; con presencia masiva, de todos los expertos de informática y de comunicaciones, en el aeropuerto de Madrid-Barajas, además de los “mirones” locales; sin ningún éxito, el criterio mío era, sin tarjetas útiles, el proyecto no podría seguir adelante, apoyado en todo momento por Andrés.

Después de varios días de pruebas, con diferentes ediciones de la imprenta, cada vez mas ajustadas; estando hasta las narices de su inviabilidad, un día ubicados en el citado aeropuerto; rodeado no exagero de mas de veinte personas, oigo un comentario entre los últimos del grupo formado, en concreto de Leopoldo (posteriormente se salió de Iberia, por trabajar con Motolichi), “*no estarán los códigos de barras al revés*”.

Reacciono y consulto, quien ha dicho lo de los códigos, levantando el brazo Leopoldo; a continuación pido, a los “compis” del aeropuerto, unas tijeras y cinta adhesiva; se me facilitan, corto el código de barras, lo pego al revés en otra tarjeta, la introduzco en la maquina; ¡**Milagro!** suena a música celestial el repiqueteo y se imprime la primera tarjeta.



Pasada la primera alegría contenida, probando mas tarjetas, es decir el resto de códigos de barras, previamente cambiados y pegados; me vuelvo a los informáticos, en concreto al jefe de Leopoldo, Juan Ortega, él responsable de las especificaciones funcionales de las maquinas. Le comento "*majo hemos tenido toda la suerte del mundo*", si llegamos a probar con esta tarjeta; enseñándole una, de uno de los paquetes no probados, la "cagamos", el código de esta es "simétrico".

Es decir, no precisaba cortarla y pegarla, sin mas la introduzco, y lógicamente "canta" su soniquete como las demás; y comento, si el día del arranque o días previos a la fecha definida, las tarjetas no funcionan -esta si-, no hubiéramos podido arrancar por "las dichasas tarjetas".

Comente, esta deficiencia nos daría un chasco inadmisibile, tendríamos un gran retraso, la total desconfianza, hacia el producto y a las personas, que lo estaban desarrollando (Andrés se quedo pálido pero confiado).

La segunda acción llamativa, fue la campanada dada, en la primera reunión de seguimiento después del verano; con solo la aquiescencia de los compis, sin estar enterado Andrés, al haber estado de vacaciones, de la decisión a realizar, con mi planteamiento de la prueba piloto.

Comente en voz alta, para que todos los asistentes me oyeran, incluido el Director Comercial, Luís Dans; estar en condiciones de experimentar, el nuevo sistema, poniéndolo en marcha en un aeropuerto en plan piloto; las voces y comentarios negativos de los "plañideras" asistentes a la reunión, fue enorme y masivo; solo estaban en silencio, Elisa por parte de informática y Andrés; a él, le pillo mi observación, con el pie cambiado, aunque reacción pasado unos momentos





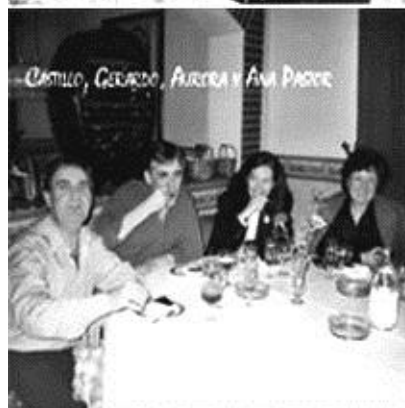
Breves de mis vivencias "currantes"

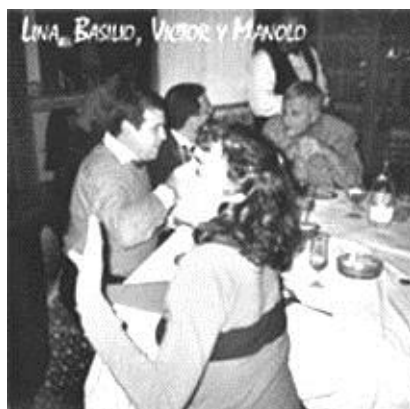






Breverías de mis vivencias "currantes"

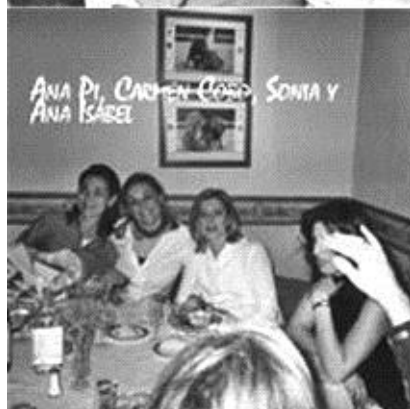




LINA, BASILIO, VICTOR Y MANOLO



PABLO PAREDES Y ELISA



ANA PI, CARMEN COSO, SONIA Y
ANA ISABEL



RAMIRO, JOSÉ, MARÍA JULIA, ÁNGEL
LINA Y JAVIER



BASILIO, VICTOR, MANOLO, RAMIRO Y JOSÉ



CON JAVIER ABOLLADO



Breuerias de mis vivencias "currantes"



EL REGALO SORPRESA, UN CARALLETE
BOHO PARA VELÁZQUEZ....



LINA, BASILIO Y VÍCTOR



MARITERESA GUZMAN, MANOLO COLMENAREDO
Y JAVIER ADELADO



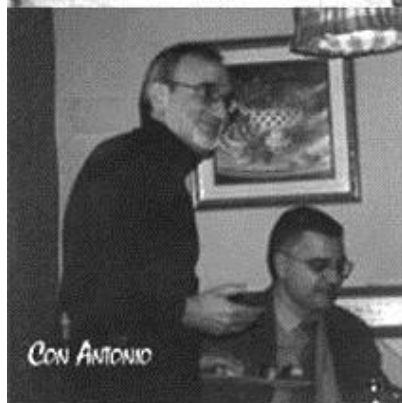
MARIA TERESSA Y MANOLO



MANOLO, RAFAEL Y JOSE



MARIA LUISA, CRISTINA,
ANA Y ROSA





Breves de mis vivencias "currantes"





Dirigiéndome al Director, le comente, meses atrás era tu, quien pretendía poner en funcionamiento el sistema, el único que se opuso fui yo, apoyado por Elisa; en aquella situación, solo hubiera dado marcha atrás, si la susodicha, me contradecía en lo manifestado; el resto de personas callaron como losas, sin embargo en estos momentos cantan mas que la “Caballe”; sin tener ni idea, de lo que se traen entre manos.

El cometario de Elisa apoyándome nuevamente, fue totalmente positivo y oportuno, le permitiría contrastar la marcha del “Producto” en citado aeropuerto; admitido en ese momento sobre la marcha por Andrés, muy oportuna su postura afirmativa; el resto de “voceros”, se fueron calmando e incluso callando.

Dando el segundo aldabonazo, indicado, glose donde ponerlo en funcionamiento; el aeropuerto idóneo, era uno insular para emitir solo tráfico emisor *-el receptor de llegada, vendría con el sistema a extinguir y sin tráfico en conexión-*; al convivir durante meses, con el actual sistema operativo, el grupo funcional había pensado en Ibiza, por su proximidad y ser operado por Iberia.

Ese día disfrute, casi mas, que el día del arranque, se confirmaban mis criterios, el grupo de usuarios y de informáticos, alcanzaba su cuota mas alta de valor y profesionalidad, de la ya de por sí, tenia.

Luís Dans me dijo en un apartado, te has salido con la tuya; en consecuencia, a su manera me daba la enhorabuena, por la marcha del proyecto, dentro de las fechas estimadas, y me dice como buen gallego, sentir el “affaire” anterior, tenido conmigo.

El desenlace fue a finales de Septiembre, previa instalación de los equipos, en los mostradores del aeropuerto de Ibiza; para dar



la formación, se desplazó, Antonio de forma permanente, Jordi y Fidel temporalmente como ayuda.

Esta se dio, en la ciudad por la noche, en los equipos de reservas, y en los equipos instalados en el propio aeropuerto, andando por la cinta transportadora; con la presencia de observadores -personal aeropuerto de Barajas, Manolo Rodríguez-; además de Andrés y la mía no de forma permanente, y lógicamente los pasajeros pululantes como "fisgones".

El citado aeropuerto, se puso en funcionamiento, de forma normal y exitosa a primeros de Octubre; sin grandes problemas, fue un aeropuerto "conejillo de indias", funciono a la perfección; incorporando, principalmente a los pasajeros, que continuaban a otros vuelos, en el sistema digamos anterior o "antiguo".

Esta experiencia positiva, ocasiono arrancar en Noviembre, los aptos de Almería y Vitoria; preparar a Palma como receptor de pasajeros en conexión desde Ibiza, antes de la fecha definitiva prevista, del arranque general.

La red de aptos mecanizados, en ese momento existente, los relatados anteriormente excepto PMI; con otros muchos mas a incorporar de forma simultánea -en la fecha prevista de arranque 22 Enero 1.985-; además de todos los aptos restantes de la red, estos realizarían en el nuevo sistema, lo definido como "pseudos-tck", caminaba "a todo trapo" para su realización.

Una vez formados en el mes de Septiembre, a todos los monitores de la red, en Madrid -*inexplicable, tuve que repescar, al mejor monitor Rafa Burgos, al no paso la prueba, por ponerse nervioso*-; estos a su vez, lo instrumentaron en sus aptos, durante los meses de Octubre, Noviembre y parte de Diciembre -*incluido el Aeropuerto de Madrid*- , a sus propios compañeros.



He tenido desde siempre, al mes de Diciembre, poco “hábil”; era poco útil por las fiestas, puentes y vacaciones; lo aproveche, para que tanto las personas del grupo funcional como informático; disfrutaran de sus ganados descansos, se relajaran, volviendo con las pilas cargadas; objetivo: arrancar el 20 de Enero de 1.984 el nuevo sistema en toda la red, de forma simultanea; es decir en veinticuatro aptos, de forma completa, y en el resto de aptos con el “pseudo-tck”.

En la fecha indicada, el sistema, se puso en funcionamiento, de forma integral, con un éxito plenario; después de veinte meses de planificación, si descontamos el mes de diciembre, la discontinuidad y nerviosismo de algunos “jefes”, se desvió en menos de un mes, la previsión *-a pesar de la falta, de medios humanos al principio y del “affaire” descrito-*, fue un lucimiento único en la empresa.

Fue todo un éxito, e incluso me atrevería a decir, un hito más en la historia de la compañía; en ese momento, nos felicitaban de todas las partes; todos querían como digo, salir en la foto y montarse en el carro del éxito.

A mi juicio se dieron dos circunstancias, relevantes:

Por un lado, los días previos y posteriores al arranque, prácticamente no salíamos del trabajo, durante casi las veinticuatro horas diarias; coordinando, para que los funcionales, como los informáticos, pudiesen descansar en su casa *-con un mínimo de tiempo, en horarios aleatorios, volviendo a la actividad-*.

Mis conocimientos y contactos, permitió montar en el propio trabajo *-nevera incluida-*; la correspondiente logística, con el catering de los aviones (*mis contactos de abastecimiento de aviones, funcionaban*), estos nos traían el desayuno, la comida y la cena; con



menús trasatlánticos, en cantidad suficiente; permitiendo a los mirones, de otras actividades informáticas, "pegar mangas".

El otro tema, fue el de la cia LH, pretendía al igual que nosotros; cambiar su sistema, por el mismo de Unisys, nosotros ya disfrutábamos de su incorporación; curiosamente ellos habían comenzado el intento, dieciséis meses antes que nosotros, no veían la forma de ponerlo en marcha; días después del arranque, querían contactar con nosotros, para cambiar impresiones.

Tuvimos que darles de tres a cuatro semanas de dilación, al final vinieron a "La Muñoza" a consultarnos; fue saboreada, su incredulidad, desconfianza y envidia; no se explicaban la acción por parte de los "españolitos", y menos al enterarse de haber arrancado el sistema, de forma nominal en lugar de numérico *-como lo pretendían arrancar ellos-*; conexionado e integrado al Sistema de Reservas, fue una gozada verlos discutir entre ellos.

El año previo al arranque *-ochenta y tres-*, en la época estival, nuestro veraneo, lo pasamos en Tabernes de Valldigna, en un piso, cara al mar, que tenía Andrés en citada playa, un detalle de las buenas relaciones mantenidas, una vez subsanadas las primeras grescas, de su incorporación.

Andrés me entrego las llaves del apartamento, estaba a pie de playa en un cuarto piso, con vistas al mar impresionante, un piso enorme, con tres grandes habitaciones, comedor, cocina, baños y una terraza amplísima.

En todo momento, pretendí pagarle un alquiler, por los días, que íbamos a pasar en citado apartamento; Andrés se negó, e incluso se enfado por mi aptitud, para él era inadmisibile mi postura; su oferta era total, debido al buen "rollo" adquirido, a pesar de las posibles discrepancias, tenidas laboralmente hablando.



En esas vacaciones nos fuimos toda la familia De la Puente & Rodríguez, incluido el “king”; ese año no le dejamos en una “guardería de perros”, como otros, esto le beneficio en todo -*años anteriores al regreso de nuestras vacaciones, daba pena verle al recogerle-*.

Por otro lado Aranzazu, la mayor, parte de nuestro ojito derecho (*no se le había, cambiado aun su carácter, era joven*); nos propuso, que viniese con nosotros, la hija de los vecinos del piso de abajo, amiga suya, Angelines, no pudimos negárselo.

El viaje, lo realizamos en el SEAT 124, mas amplio que el Renault 11; todos, incluido el perro, hasta Valencia y desde allí a la citada Tabernes de Valldigna; no fue muy pesado, a pesar de ir cuatro “peques crecidity” atrás, el perro iba delante a los pies de Mari; en algunos momentos, en el suelo de la parte trasera, Nacho se tenia que tumbar, cuando nos cruzábamos con la Guardia Civil, para no verle y ser multados, por exceso de personas en el coche.

En la playa lo pasamos “debuten”, me permitió recargarme las pilas, de cara al gran desafío esperado en ese invierno; el arranque, del nuevo sistema de facturación de pasajeros, que pretendíamos poner en marcha.



Breverías de mis vivencias "currantes"



La tarea sigue sin recompensa, la palabra dada no vale

La puesta en servicio, del nuevo sistema de facturación de pasajeros -en adelante check-in II-; origino la llegada de los premios, o acuerdos pactados a priori; alguno de los afectados, los tuvieron que recordar y mendigar.

Una vez concedido, a la primera oportunidad efectiva, incluso despojar la dadiva al ser personal, no “catalogada” por convenio; como fue el caso de Andrés Gutiérrez, esté había pactado *-como lo he comentado-* con Luís Dans, una delegación de Iberia; después de mucho insistir, antesalas y malas caras previas, le mando a Costa de Marfil.

A Elisa responsable del grupo informático, además de consolidarla en su cargo, le asimilaron a Técnico de Grado Medio, a la espera de incorporarla, al grupo de Técnicos de Grado Superior, en este caso sin trabas a mi juicio merecido.

En mi caso, en ningún momento fui a solicitar nada; solo tenia la palabra, dada antes de comenzar el proceso, de Luís Dans; entonces era Subdirector en funciones, digamos de Aeropuertos, me comento me asimilaría, a Técnico de Grado Medio, al finalizar el proyecto.

En el momento de aquella conversación, había alcanzado, mi techo laboral *-tres o cuatro años antes-*; en esos instantes, era el numero uno del escalafón, del grupo de Técnico Jefe de Organización de 1ª (OPC), permanecí en esa situación, mas de 8 años con posterioridad.

No fui, como otros a mendigar, lo ofrecido en su momento, quizás por temperamento, no lo sé. Hoy con otra óptica, hubiera ido a postular, mejor dicho a demandar lo prometido, por ser mío.



La empresa no debería ser de nadie, menos manejarla a su antojo, como hizo Luís Dans. Solo me beneficié, con dos días de vacaciones (como lo leéis, lo ofrecido de forma común, a los dos grupos), por el éxito conseguido, con el arranque del proyecto.

Mi actuación en la empresa, siguió de la forma habitual, sobre mis espaldas, el "sambenito" del check-in II, no me lo he podido quitar de encima; como usuario-funcional, he sido el responsable del mismo, hasta mi prejubilación; permitiéndome formar un grupo de personas en el trabajo, de lo más profesional, que ha pasado por la empresa.

Han trabajado con plena dedicación, con mis conjeturas y criterios, consensuándolo siempre entre todos; ciertos "compis", evolucionaron, a otro tipo de actividades, dando un gran perfil de profesionalidad; teniendo de este tiempo grandes anécdotas, numerosas situaciones, a describir en las próximas páginas de mis breverías.

Algunas de las personas, "desplazadas" en el grupo de "funcionales", para su desarrollo, procedentes de aptos o de otras actividades, se volvieron a sus orígenes; incluso se fueron de Iberia, como es el caso de "Fidel", incorporándose a su unidad de procedencia en la Cia y luego a Unisys.

Al marcharse "Jordi" (de BCN) "Toni" (de PMI) "Bondi" (de VLC) y "Manolo" (de AGP), a sus respectivos puestos reales de trabajo; ocasiono, tener que incorporar, otras personas al grupo, procedente del apto de Madrid-Barajas; "Rafita", que vino de la mano de Andrés también acomodado, "Jero" y "Ramiro", insinuados entre otros, por Antonio y Carmen -*nuevamente no se equivocaron*-.



El grupo funcional de aeropuertos; durante diversos meses, lo seguimos teniendo ubicado en informática, el lugar más idóneo y lógico, para que el producto, diera sus primeros pasos, estando adscrito y agregado en “Sistemas”, dada la analogía, afinidad e integración, que teníamos ambos grupos.

Esto ocasiono incorporar a una de las dos personas, que dependían de mi Unidad, ubicadas en la Avenida de América, donde soportaban el sistema anterior sustituido, es decir Consuelo Duarte.

Por acuerdo personal con Ángel Santamaría, para potenciar su unidad, deje a Ana San José con él; donde estaban Nenuca y María Luisa, esta última incorporada meses antes, para definir los nuevos procedimientos aeroportuarios, requeridos por el “novicio” producto implantado.

La incipiente organización de Aeropuertos, en su entorno territorial a través de sus escalas, dependía jerárquicamente, de la Dirección Comercial; supeditada a los Delegados, que la citada, tenía en las ciudades, donde *-en sus aeropuertos-* volaba Iberia; la aludida estructura aeroportuaria, estaba en convulsión, por sentirse independiente, pretendiendo formar una Dirección, aparte de la Comercial, sin su dependencia jerárquica.

Esta “movida”, ocasiona cambios de organización, personas, estructuras, mandos, actividades, directrices, encomiendas, intranquilidades, que de alguna forma nos afectaba en nuestra actividad diaria.

En nuestro caso, la verdad no mucho, dado el “aislamiento y dedicación que teníamos”; no obstante nos inquietaba, saber si nos podía afectar citada “movida”; en la mayoría de los casos, nos permitía actuar por libres en muchas decisiones, con o sin el consentimiento superior, como en los cambios descritos antes.



Un incidente puntual, ocasionado por Jordi (de BCN), antes de volver a su destino, en un vuelo a SVQ, iba a verificar la marcha del "producto" en citado aeropuerto, según parece, con alguna copa de más *-él no bebía-*, se había identificado a las azafatas y charlando "rozo" con la mano, el trasero de una de ellas. La misma le dio un parte por escrito, al comentármelo a su regreso, contacte con la Subdirectora de citado grupo laboral, la conocía como sobrecargo, desde Abastecimiento de Aviones y logre parar el mismo. Aunque sin comerlo ni beberlo, tuve un ligero litigio, días después con mi director Luis Dans, le había llegado el "incidente" declarándome quien era, para tomar citada decisión *-el "menda" ganando puntos-*.

Casi dos años después, de la marcha de Andrés, se estructuró una nueva organización, donde surgió la Dirección de Aeropuertos a cargo de Leopoldo Martínez; con una Subdirección Técnica, a la orden del ingeniero aeronáutico Guillen (*le conocía de Control de Calidad de Material, venía del Aeropuerto de Barajas, donde era el Jefe del mismo*), a la que nos vincularon.

Nombrando como Jefe de División, a Ramón Martínez de León *-mi antiguo jefe de I+D-*. Hasta esos momentos, al estar el grupo destacado en La Muñoza, de forma muy esporádica, despachaba directamente, con Fernando Agulló, el Subdirector de la anterior estructura, que cambio a otras actividades de la cia.

En la nueva organización aeroportuaria, pasamos todo el grupo destacado, a depender de Ramón *-le suplió meses después a Andrés, con más actividades-*; en la organización de la empresa, nombrándome Jefe de Departamento.

Ramón fue una gran persona, pero obviamente, del tema de aeropuertos y en concreto del sistema de check-in, estaba totalmente en "fuera de juego". Se dedico principalmente, al otro grupo adscrito en la División, trataban de montar el "GEA" en aptos, me



dejo un poco a mi albedrío, al ver la forma de pajarear en mi actividad.

Permanecemos en las instalaciones, habilitadas por Informática para el grupo funcional, realizando las correspondientes actividades del desarrollo del producto, así como la atención permanente en toda la red, no olvidemos, se arranco de forma simultanea y completa treinta aeropuertos, incluido Madrid y en el resto de la red, el sistema de conexión o TCK, de todos los pasajeros.

Esto ocasionaba, tener que cubrir una franja horaria, desde las 06:00 horas hasta las 23:00; en diferentes turnos, entre todo el personal, que en ese momento formaba la unidad; un poco heterogénea, por la reciente procedencia e incorporación de las personas y su numero.

Como jefe, dando ejemplo, también realizaba los correspondientes turnos; sin dejar de atender y ejercer de mando, más cuando me había liberado, del coordinador Andrés, como he indicado.

Hay un acontecimiento curioso en este “galimatías”, procurare al comentarlo, no verme envuelto en algún “affaire” por mis explicaciones; como he indicado, se incorporo Consuelo, al grupo; señalemos esta persona, nunca había destacado, por su actividad “currante”, tenia unas artes, digamos “pechionales”, para embaucar y babear, a los mandos superiores de turno.

Sus digamos devaneos, los sabia explotar en el trabajo, no la podías atar en corto; cuando creías, que podía hacer algo útil, dejaba “por agotamiento”, el encargo a medias, dándose de baja algún que otro mes.



Como digo un "angelito", presumía, de algo conocido personalmente; por habérsenos consultado *-de forma privada, por la otra parte afectada y conocida-*; con antelación, a mí y en especial a Salvador López, por la posible situación dada.

Esta era, la de estar, se supone conviviendo la "ínclita", con el Director Comercial Luís Dans; para demostrárnoslo la susodicha, dejaba sobre las mesas, de forma continuada e insistente, documentos bancarios donde se acreditaba, disponer "ambos", de una cuenta corriente común, en una dirección determinada.

Con estos antecedentes, los compis me decían, no podrás hacerla "currar", era imposible debido a su situación extralaboral; entre otros así lo comentaba Basilio; le conocía, desde cuando estaba en el Deposito Franco, Abastecimiento de Aviones -con Sepúlveda-; desde entonces, entable una buena amistad, nunca cuajo el trabajar juntos aunque se intento.

En su momento conseguí su traslado, a otra de las unidades de la Subdirección digamos de Aeropuertos, en nuestra misma organización en aquellos momentos, como ya he indicado, fluctuante; en los últimos años de nuestras actividades "curramos juntos", en la misma unidad, era el destino.

Basilio comentaba entonces, con su gracia de siempre, no entender el "enchochamiento" del director por la citada Consuelo, salvo que tuviera dos "titis" o fuera una "maquina" en el tálamo; como siempre sus comentarios, eran palabras "fuertes", pero en sus labios no ofendían, nos hacia reír a todos sus oyentes del momento.

El planteamiento cristalizado: todos teníamos que realizar los turnos; lógicamente la afectaba, al estar en la unidad, es decir tener que madrugar para entrar a las 06:00, cuando la tocara; esto



ocasionaba, tener que remover las “sábanas comunes” de la pareja, lógicamente, a la larga molestaba mucho al gran “Jefe”.

Incuestionablemente, para no tener problemas la actividad, cuando le tocaba madrugar a Consuelo, yo también madrugaba; me criticaban los “compis”, por hacer el primo y decían la estrategia no podría obtener resultado positivo; cargaba con mas actividad, al tener que realizar otro día, mi turno de “madrugue”.

A la larga dio resultado, el Jefe de forma sutil, a los dos o tres meses; marco su objetivo: la “ilustre” no le debería molestar, en estos menesteres madrugadores y si darle sus “gracias” *-debían ser muchas-* en otras actividades; gestiono su traslado a la Dirección General de la empresa, en Velázquez *-muerto el perro se acabo la rabia-*; donde podría pasar mas desapercibida.

Dicho y hecho se fue, nos quitamos “un grano”, pero conseguí un “amigo”, quizás esto fue la causa, no lo dudo, de que no me llamara y no me concediera lo prometido.

Salvado los escollos profesionales del arranque de un sistema nuevo, pasado los meses de su “infantilismo”; este se equilibrio y empezó a funcionar, de una forma homogénea, continuada y dando sus primeras alegrías a todos; ocasiono pensar, en su extensión, a otros aeropuertos de la red, para obtener una máxima utilidad del mismo.

En el aspecto familiar, nuestras vacaciones estuvieron enfocadas, de forma asidua, a las Islas Canarias, a todos nos encantaban; los abuelos diversificaban las suyas, al acompañar a sus otras hijas, la realidad: con los de Moratalaz, no han estado nunca; parece un misterio, pero es cierto, quizás sea la “semilla” posterior, de las relaciones entre esa hermana y las otras dos, no muy cordiales.



Al principio, hasta los primos se llevaban bien, venían asiduamente -*nosotros íbamos esporádicamente*-, a nuestro piso, a pasar el día con mis hijos, pero esta digamos "unión", con el tiempo se fue diluyendo, como un azucarillo, por el carácter "osco" del padre, curiosamente amigo de la infancia.



El sistema “estable y potenciado” sigue su ritmo.

La expansión del producto, a otros aeropuertos de la red parcialmente mecanizados; precisaba de una integración concluyente de forma compleja; para la total adaptación, del sistema de facturación de pasajeros (check-in II) y su completa utilización, homogénea en tiempo real, en todos los aeropuertos.

Entre los recuerdos de aquellos momentos, merecedores de ser considerados "píldoras informativas"; para formar parte de las breverías de este libro, una serie de ellos vale la pena, tratar de transcribirlos, en este capítulo y siguientes.

La puesta en funcionamiento del sistema, en el aeropuerto de Nueva York (NYC), tuvo su particularidad; fue un hito, en aquellos momentos en cuanto a I+D, por el requerimiento sugerido a emplear, para realizar la actividad, de forma lógica, funcional y causar un posible impacto en el mercado americano.

Las personas, trabajaban en los mostradores, de pie cara al público; la diligencia me parecía la más lógica, podían mirar a los clientes a la cara, de forma frontal; en el “viejo continente” estaban sentados, mirando a los clientes de abajo arriba; dándoles cierta “superioridad”, en EE UU la actividad, era de “igualdad”.

Esta nueva escenificación, personalmente me llenaba mas, al entender, ser la mas correcta comercialmente hablando; ocasionando tener que diseñar unos mostradores, donde los utensilios *-pantalla, teclado, pulsador peso del equipaje, botón desplazamiento del equipaje, etc.-*; deberían estar por debajo de la mesa transparente del mostrador; se tenia que visualizar la pantalla; el teclado, con espacio para poder manejarlo con las manos; la mesa de trabajo, libre de obstáculos, no disponible cuando estas trabajando sentado.



Sobre la marcha, realice en Nueva York, unos bocetos de citados mostradores, para su fabricación; previa realización de un mostrador tipo, donde les aporte mis ideas, los carpinteros locales, me interpretaron, las mismas a la perfección, procediendo a su ejecución del ejemplo "piloto".

Los mostradores fueron un éxito, en cuanto a diseño y forma de trabajar, con posterioridad, otras cias aéreas, nos los "plagiaron", sin nuestro consentimiento; no los habíamos registrado, en aquel momento no era mi función; y no pensábamos, en el éxito de los mismos y en los posibles ingresos atípicos.

De esta "píldora", guardo fotos, intercaladas en este documento, donde se aprecia "el modelo"; lo simple y sencillo del citado mostrador, visto en mi larga experiencia laboral, de lo mas funcional; produjo una enorme satisfacción, no era mi cometido en aquellos momentos; aunque por mis venas, corría y corre "sangre organizativa".

Un momento, digno de dejar plasmado en blanco y negro, fue la formación dada personalmente en Londres; participo durante 21 días seguidos, sin descanso por mi parte, toda la plantilla del aeropuerto rotando, y fui ayudado cada una de las semana por Jero, Antonio y Carmen.

La formación fue dada en los bajos, de la oficina de reservas en ciudad, en una habitación pequeña, con equipos instalados provisionalmente, sin casi aire acondicionado, menos mal, fue el mes de febrero, la temperatura se podía sobrellevar.

Cada cuarenta y ocho horas -dos días-, grupos distintos de 10 personas, recibían la formación; la impartía durante 8 horas diarias, para todo el personal, cara al publico del aeropuerto; y de



noventa y seis horas -cuatro días-, para un mínimo grupo de las mismas personas (*algunos realizaron los dos cursos*), manejadores y administradores de los vuelos, en lo concerniente al control de los pasajeros, en el aeropuerto.

La formación con unos apuntes personalizados sobre la marcha y posteriormente normalizados, fue agotadora, por su intensidad y concreción de las actividades, siendo un lucimiento total; con el transcurso del tiempo, ha sido el aeropuerto con mejor nivel de formación, de la red; siendo modelo su gente, para formar a otros aeropuertos.

Pasados los indicados veintiún días, se realizó, la puesta en funcionamiento del sistema, en el aeropuerto; fue un triunfo rotundo, sin ningún problema, todo el personal funcionó, como si fuera uno solo y al unísono.

El personal del aeropuerto, fue felicitado por la Cia., por su dedicación y aplomo en sus actividades; indirectamente ocasiono, reconocer en otro foro, mi ganado prestigio; así como la efectividad de “mi” transmisión del producto, por lo breve, conciso y concreto de las explicaciones, impartidas al personal.

Estando destacado en LHR, realizando la citada actividad, llevaría unos diez días; fui citado a Madrid, a una reunión “urgente” convocada, por mí entonces subdirector Guillen; ya hablare más adelante, según mi juicio personal, de lo desafortunado de su gestión, la reunión fue un coñazo e innecesaria, para no variar.

Esta llamada origino, desplazarme la noche anterior, dejando a Antonio continuar la formación; regresando en el día a Londres, ocasionando posteriormente un problema burocrático, a la hora de saldar mis dietas, era una liquidación dentro de otra, un lío.



De esta experiencia, guardo un grato recuerdo de todo el personal de Londres; así como un gran afecto, por parte de todos los compis locales; por el esfuerzo realizado al dar la formación, no decaí físicamente, a lo largo de todos los días seguidos, incluidos domingos en que transmití la citada formación.

Hoy en día, desde la perspectiva que dan los años, fue una locura, típica del carácter hispano; lo realizado, a mi juicio, no se debería haber montado como se monto, aunque fuera, una verdadera notoriedad, el desafío para todos.

El entonces jefe de División, Martínez de León, a requerimiento del Subdirector Técnico *-ingeniero aeronáutico Guillen-*; cometió, a mi juicio, un error mayúsculo de funcionalidad; al decidir la incorporación de la unidad, desde donde estábamos ubicados, a la Dirección de Aeropuertos, en Torre Europa.

La decisión, ocasiono en el día a día, problemas burocráticos estimables, con los procesos informáticos; la actividad, no se enriqueció en nada, con nuestra presencia, en citado edificio; salvo los problemas, diarios personales, para aparcar, con nuestros vehículos, en la Castellana.

Este cambio origino, seguir manteniendo en el edificio de Torre Europa, los horarios y turnos establecidos en la Muñoz; donde atendíamos a toda la red desde las 06:00 hasta las 23:00 horas, durante los siete días de la semana; con el escaso personal de la unidad, y con los turnos de integración, adscritos en ese momento al personal.

La actividad estaba cubierta con "pinzas", gracias a la dedicación, temperamento y buena voluntad de las personas, que formaban el grupo; laboralmente, daban mucho más de lo establecido, sin ninguna protesta y lógicamente, en nada reconocido.



La aptitud y actitud del grupo, era plausible sin recibir nada a cambio, trabajaban, diría “con orejeras”; no reclamaban para nada sus derechos laborales, su actividad no tenía nada que ver con su clasificación laboral personal de aquellos momentos.

Todos los “grupos informáticos”, de la época, se habían constituido con personas especializadas en su actividad; convirtiéndose de la noche a la mañana, en funcionales de las aplicaciones, en proceso de desarrollo, de sistemas como: *reservas, tiketing, carga e incluso el check-in y hoja de carga*.

Estos grupos de forma individual, habían reclamado a la cia, el cambio de sus status laborales; se les reconociesen, su nueva actividad, dado el potencial desarrollo informático, en aquellos años realizado.

Los grupos anteriormente indicados, menos el de Check-in II, de una forma u otra, consiguieron, se le reconociese su nueva actividad laboral, clasificándoles donde les correspondía, lógicamente a “todos”, después de haber pleiteado, previamente con la empresa.

En el caso del grupo de check-in, la reclamación y conclusión posterior del pleito, fue reconocerles al grupo formado - *quizás por mi categoría hasta ese momento*-; como técnicos de organización de 1ª, no era el grupo laboral idóneo, para su encuadre entre los existentes en el Convenio.

En la Dirección de Aeropuertos, se planteo, como en los grupos funcionales de otras direcciones, lo que parecía la postura más lógico, asimilarlos a Técnicos de Grado Medio, en un nivel inferior -*el de entrada*-.



Tendrían un desplazamiento de progresión mayor, sin necesidad de realizar exámenes, como en el grupo de Técnicos de Organización, que entrarían, además, contra natura por la mitad del escalafón, con sus problemas peculiares posteriores a la hora de la progresión.

Estábamos de acuerdo todos, desde el Director hasta “el menda”, pasando por el Jefe de División, incluido el asesor de personal; una excepción, “el grano” clasista del Subdirector, en contra de cualquier promoción propuesta y menos a una progresión futura, de su gente; las primitivas actividades funcionales informáticas, en aquellos momentos en auge; para él, no tenían futuro, las consideraba actividades de menor importancia *-que ojo el suyo, debería haber ido a Lourdes-*.

Como Jefe ejecutivo era el responsable y se llevo el gato al agua; en contra de la opinión generalizada, del resto de personas, contradiciéndole de sus criterios sin nada de peso específico, pero tomo la decisión incorrecta final, sin ninguna sensatez económica y menos con visión de futuro para la empresa, como siempre en su línea.

Fue un fallo garrafal, dado sin ningún criterio, sin ninguna perspectiva expectante posterior; sino la incorrecta decisión de un jefe clasista, en todos los sentidos, por desgracia, no fue la única decisión errónea tomada, debido a su forma de respirar privilegiada.

En fin, este comentario a vuelo pluma, es una de las “píldoras” más decepcionante de mi actividad laboral *-por no decir la única-*; causándome una desazón e ineficacia, por sentirme en parte culpable; al no haber puesto encima de la mesa, “los homólogos oblongos”; pero como dice el refrán, no vale llorar sobre la leche derramada.



Esta circunstancia, descubierta por el grupo, ocasiono su decepción; al detectar no estar, apoyados por su Subdirector; no obstante en ningún momento se hundió; no bajo la guardia, funcionando todos, como un reloj, cara a los aeropuertos.

Los fines de semana y festivos, los tuvimos que pasar, en Torre Europa *-en invierno y en verano-*; sin aire acondicionado, acarreando pasar un frío del “carajo”, en invierno, se sobrellevaba abrigándose a tope; o estar en traje baño o slip en verano *-no exagero-*; en citada torre de cristal, al no trabajaba nadie los festivos en el edificio, se cortaba el suministro para ahorrar.

Este es, otro de los “beneficios”, del cambio desde La Muñoza; al querer acapararnos y “conocernos” nuestro Subdirector.

Por aquellas fechas *-esto demuestra la profesionalidad del grupo-*, ocurrió un incidente; de no detectarlo con antelación, Iberia, hubiera salido como noticia, en todos los periódicos y telediaros de la época; paso a transcribirlo.

Un lunes del mes de septiembre, a primera hora de la mañana, es decir antes de las 07:00; Víctor cabreado, *-procesando los “chuchus flays” como el decía en su argot andaluz-* en voz alta exclama, para ser oído, por todos los en ese momento currábamos; ***¡hay un “adl” rechazado, del vuelo a Nueva York, no lo admite el sistema, de ninguna de las maneras!***

Citado “mensaje” (hoy seria un “emilio”) de alta velocidad, era un incremento o disminución de una plaza, al vuelo de ese día, de Iberia, a Nueva York.

Al acercarme y analizar el citado “adl”, visualizo, un incremento de una plaza al citado vuelo, por una reserva generada en una agencia de viaje; al observarlo con tranquilidad, la venta de



una determinada tarifa, refleja en su contador numérico, la cantidad de 670 plazas admitidas; esta es la causa del rechace, la cifra tope para cada tipo de tarifa es de 511 (es decir $2^8 - 1$); el valor concreto era muy superior a la capacidad del Yumbo, en todas sus tarifas comercializadas.

El suceso me escamo, comenzamos a analizar el sistema de reservas, detectamos con gran asombro, por parte de los en ese momento presentes; se habían vendido y confirmado, digo bien "vendido", en las ultimas setenta y dos horas, es decir el fin de semana; las suficientes plazas, como para llenar, dos aviones B747, dejando pasajeros en tierra.

El motivo: un desajuste, en el citado sistemas de reservas; los programas "diarios", nocturnos verifican y ajustan las cifras numéricas de datos, reconciliándolas, con las reservas concretas de pasajeros; no habían sido procesados o realizados correctamente, por un error, ese fin de semana, y habían disparado, la demanda de plazas "reales" incontroladas.

Esta circunstancia, ocasiono plantear a mis mandos inmediatos, -el primero en llegar el Director Leopoldo Martínez-, la incidencia, para tomar una decisión; esta pasaba previa autorización, por poner un segundo avión a Nueva York; la primera reacción fue de incredulidad, no se fiaban de lo manifestado; les decía, no quisiera estar en el pellejo, de las personas del aeropuerto de Barajas; cuando detectaran, tener *-sin comerlo ni beberlo-* mas del doble, de pasajeros reales, de la capacidad del B747 programado.

Sobre las 09:00, gente de otras direcciones, confirman, mis denuncias son reales; tomaron acción, programando un DC10, único avión grande disponible; Barajas gracias a mis contactos previos, estaba sobre aviso; provocando, despachar ese día dos aviones,



hasta la bandera; dejando además, setenta pasajeros en el hotel, para el día siguiente.

Se nos reconoció *-como siempre-*, la profesionalidad del grupo, por evitar una posible hecatombe en el aeropuerto. El Director Leopoldo Martínez, nos apoyaba desde el primer momento, me conocía muy bien desde años atrás; no dudaba de las nuevas tecnologías, admitidas sin reparos; el reconocimiento posterior, no pasó de un agradecimiento personal del “Dire”. El Subdirector para no variar, hizo mutis por el foro, durante todo el incidente.

Después de la experiencia positiva, de la puesta en funcionamiento del aeropuerto de Londres; la formación y puesta en marcha, del aeropuerto de Vigo, fue como unas vacaciones pagadas.

Con un relajo fuera de lugar, un grupo de personas muy amables, dispuestas dejar el pabellón muy alto, todo “soportado” diariamente con marisco y un buen albariño; es decir una pasada digna de recordar, por mi forma de actuar totalmente entregada.

La puesta en funcionamiento de la línea Madrid Tokio, vía Anchorage; pienso podría haber pasado a los anales de la cia Iberia, al pretender mecanizar, nuestro vuelo de regreso, con el sistema local de Japan; para atendernos en el mismo, de forma mecanizada; nos encontramos, con un problema aparentemente difícil de resolver, por no decir imposible, para los informáticos expertos de ambas cias.

Su sistema local, estaba basado en el desarrollado por IBM, - *con su análisis profundo, antes de comprar el de Unisys-*; ya rechazado por mí, años atrás al cumplir en menor porcentaje, las expectativas, de Iberia precisadas en mi “modelo” definido.



En síntesis, no tenía hasta ese momento, la posibilidad de asignar, una de las letras, que los asientos llevaban en cabina; en concreto, la letra "L" de la ventanilla derecha, en aviones de fuselaje ancho.

Este problema para Iberia, en toda su propia red mecanizada de aeropuertos, no existía, al cumplir el sistema de check-in, las recomendaciones emanadas de IATA; en cuanto a las definiciones de asientos, de los aviones; tanto de fuselaje estrecho, como de fuselaje ancho.

Estas premisas, se habían denunciado y normalizado, muchos años atrás; estando en Abastecimiento de Aviones, por los componentes en Europa, del grupo ATLAS, donde homologábamos, los tipos de servicio, a dar en los aviones, los mismos estaban definidos, por dos aspectos concretos.

Tamaño de la bandeja con "prestación" a dar al pasajero; desplazamiento del brazo del auxiliar, con la bandeja a derecha o izquierda del pasillo; acomodándola, sin molestar, ni ser ayudado; para los pasajeros ubicados a cada lado, en cada fila de butacas.

Se definió para aviones con un solo pasillo o de fuselaje estrecho, las siguientes letras para definir las filas de las butacas

[A (ventanilla) B (centro) C (pasillo)] [↑] el pasillo [D (pasillo) E (centro) F (ventana)]

Este concepto de servicio, limito a los aviones con fuselaje ancho, es decir a dos pasillos; máximo de asientos, a ubicar por fila, deberían ser doce; numero máximo de algunas cias en sus aviones "yumbo" (B747), llevan; cuando se comercializan, como vuelos charter.



Definiendo en consecuencia las letras de las filas de butacas de la siguiente forma:

↑
[A (ventanilla) B (centro) C (pasillo)] pasillo izq.
[D (pasillo) E (centro) F (centro) G (centro) H (centro) I (pasillo)]
pasillo dcho [J (pasillo) K (centro) L (ventana)]

Se proponía, si fuera posible, no utilizar la letra “I”, para no confundirla con el numero uno; las letras de “ventana y pasillo”, se deberían mantener siempre en todos los casos; sean los aviones de fuselaje estrecho o de un pasillo o de fuselaje ancho o de dos pasillos.

En aquellas fechas, como en este momento, era impensable, definir aviones de tres pasillos por su envergadura; no obstante se preveía aviones con dos alturas o niveles para los pasajeros; como se esta dando hoy en día.

Estas condiciones, conocidas y consensuadas, desde Abastecimiento de Aviones; fue una mas, de las exigidas, en la compra del nuevo sistema; para atender correctamente nuestros aviones, y los de las cias asistidas, por el handling en los aeropuertos nacionales; motivo entre otros, por la inclinación hacia el producto de Unisys.

El sistema de Japan, no podía proporcionar -como ya he denunciado- la letra “L”, el máximo de letras por fila del sistema, era de once caracteres terminando en la letra “K”. No se nos podía dar el plan de asientos mecanizado, a nuestros aviones, en citado aeropuerto, con su sistema; pretendíamos mecanizar, los tres vuelos semanales, totalmente; en esos momentos era arcaico, pensar en dar el plan de asientos, de forma manual, a casi cuatrocientos pasajeros.

Me había tocado, en su día de forma teórica, conocer en profundidad, el citado sistema, para inclinarnos por el más funcional



para Iberia; esto me permitió, plantear una solución razonable, para que la Japan *-manifestaban no poder atendernos-*; nos diera, de una forma semi-lógica, el plan de asientos mecanizado.

Plantee, la solución ante mis jefes y compañeros, la veían lógica, pero dudaban como se podía actuar sobre el sistema. La cuestión era adaptar, unas tablas preestablecidas para cada cia, en el sistema de ellos; propuse un desplazamiento, con Carmen a Tokio, antes de funcionar la línea el día de su apertura; viaje realizado en la Japan, fue una pasada, por el tipo de servicio dado a bordo.

La propuesta consistía en lo siguiente, nuestros aviones no llevaban, en ningún asiento, de todas sus cuatro butacas centrales, la letra "F" por cada fila; en el sistema de la Japan, se planteaba, el siguiente comportamiento, de la citada tabla para IB: petición de un asiento, por un pasajero, asignación de la ventanilla derecha, en sentido del vuelo con la letra "F"; emitida la tarjeta de embarque, sobrescribir en la misma a mano, la letra "L".

Petición de dos asientos, para dos pasajeros, asignación de las letras "K y F"; sobrescribir a mano en la tarjeta emitida con la letra "F" la letra "L". De igual forma, resto de asientos "F" del avión - *similar a asientos de ventanilla derecha-*; si el número de asientos agrupados a dar, crecía, "J K F"; "H J K F" etc.; sobrescribir a mano en cada tarjeta de embarque emitida con "F" la letra "L".

Esta actividad, debería completarse, con la acción a realizar por parte de la tripulación auxiliar; si alguna tarjeta de embarque, llegaba a bordo con el asientos "F", no existente en el avión; se le debería, asignar la misma fila y asiento, pero con la letras "L".

Explicárselo a los japoneses, nos costo "la repera", asentían nuestra solicitud como factible; pero no entendían su viabilidad real



los funcionales, que nos recibieron; al contactar con personal informático, mas cualificado nos dijeron, ser practicable y realizable; extrañándose, del conocimiento del sistema, hasta esos extremos, al intercambiar nuestras necesidades.

Se nos concedió lo que pedíamos, llamo la atención, ante mis requerimientos, las explicaciones dadas por Carmen; a las mujeres en el Japón, en las discusiones y reuniones no se las tiene en primera fila. Les hacia ver, que era tan importante o mas que yo; nos acompañaba Tirado, el futuro el Jefe de Escala en Tokio, estaba obnubilado, con lo que percibía, ante nuestras peticiones.

Un año y medio después, los japoneses evolucionaron, con sus sistema, así como todas las cias, soportadas con IBM; facilitándonos el plan de asientos de forma lógica, con las letras de asientos apropiadas, igualándose a nuestros sistema de Unisys; en esos aspectos, estaba mucho más evolucionado y homologado, a los criterios de avión y flota de las recomendaciones de IATA.

La familia en la época vacacional cuando podíamos disfrutar, de reserva de plazas en los vuelos; es decir cada ciclo de tres años *-mi derecho por mi categoría-*; lo ejercíamos y nos íbamos todos a Canarias; el resto de años, compaginándolos viajábamos por Aviaco *-con el mismo derecho en su red-*; empleando el resto de años en un lugar distinto de la península, en nuestro coche.

Recuerdo unas vacaciones de los cinco, en la isla de Lanzarote, de ensueño, al llegar estuvo unos días con fiebre Marta; disfrutamos a la grande, del lugar alquilado un coche para las excursiones dadas en la isla.

Nos dimos toda la familia, un paseo en camello, balanceándonos de un lado a otro; en una especie de asiento,



soportado a los lados de la joroba; son inolvidables, por los gritos dados por Mari y lo que disfrutaron los peques.

Un recuerdo inolvidable, fue una comida, realizada, en el piso de arriba, de un bar marinero; cerca del cráter de un volcán semi-abierto al mar, *-el golfo-*; estuvimos comiendo, pescado fresco con papas arrugadas, y unas grandes ensaladas, prácticamente casi toda la tarde.

En ese veraneo Mari, perdió en la playa un anillo, al día siguiente Nacho lo encontró; parece imposible, dado lo pequeño del objeto y la gran cantidad de arena, existente en cualquier playa; Nacho tenía ese día, el "santo de Cara".

Me viene a la mente, otro recuero el tándem formado, por aquellas fechas por Marta y "el menda"; a la hora de irnos "a mi curro y a sus estudios"; nos levantábamos con el tiempo justo, coordinábamos los tiempos en casa, y nos íbamos en el coche hacia Torre-Europa.

La dejaba en la Castellana, ella se iba en un autobús, al Paraninfo a estudiar su carrera; todos los días, con otros compis de estudios "abría las aulas", arribaban a la misma hora; dejaban sus bártulos, para guardarse el sitio y se marchaban a la cafetería, por llegar tan pronto. Marta me decía, la venia muy bien, el "madrugue" y el viaje, de esa forma estaba en la primera fila, con los citados compis y se enteraba de "too".



Nuevos desarrollos complementan y mejoran el “check-in”.

Los siguientes años a la puesta en marcha, la expansión del “check-in”, fue continua y constante, en casi todos los aeropuertos de la red de Iberia; de acuerdo con una política preestablecida, de atención a los pasajeros, beneficiándose de todas las mejoras, que aportaba el sistema.

En los aeropuertos, donde no se preveía una instalación completa, por el escaso número, de frecuencias semanales, soportadas en los mismos; se perfecciono e integro, el llamado “pseudo-tck”, mejorándolo; facilitando a los pasajeros en citados terminales, las tarjetas de embarque, para su vuelo en conexión, realizando el enlace en nuestra red.

Estas acciones puntuales, ocasionaban frecuentes viajes, de las personas de la unidad; sin olvidar en ningún momento, las actividades inducidas por el sistema, a nivel central; para mantenerlo por un lado, mejorarlo por otro, con las propuestas solicitadas a nivel comercial. Los avances informáticos, en aquellos momentos eran a diario, requerían una constante puesta al día, de las nuevas necesidades.

Desde el punto de vista informático, dado el perfil de investigación, demostrado en todo momento por Antonio *-era y sigue siendo un fuera de serie-*; por desgracia, nada reconocido en la empresa, por la “jefatura de turno”; si por las empresas externas, facilitadoras de los sistemas informáticos; le asigne básicamente todo este tipo de actividades, junto con su hermana *-con mas categoría, obtenida, por progresión, en la empresa-*.

Esto ocasiono, dejarle actuar libremente, en todo momento me consultaba sus dudas, o me indicaba sus avances; teníamos total



confianza mutua, le sugerí formar en la Muñoza, un "tándem" con Gerardo de Unisys -*le conocí la primera vez en Australia, destacado en Trans Australia*-; otro fuera de serie, en aquellos momentos de inicio y auge informático; él si estaba reconocido, por su empresa, con unos emolumentos impensables, para el entorno español de la época.

Este "tándem", dio a la empresa, de forma continuada múltiples mejoras; solucionando: por un lado las anomalías, que el sistema producía, detectadas tanto en la red, como por el resto del personal de la unidad; por otro lado incluyendo las mejoras solicitadas, para suplantar, complementar o enriquecer el mismo; todo se realizaba con gran precisión y rapidez.

Otro de los aeropuertos mecanizo -*Caracas*- lo recuerdo, por las circunstancias dadas, localmente; días previos a mí llegada, para el arranque y puesta en funcionamiento, habían realizado la formación, Ramiro y Víctor. En el hotel donde se hospedaban, no había habitaciones al estar completo, me asignaron temporalmente una de las "suite".

Lo anterior, no parece nada del otro mundo, salvo la llegada a la "suite", para dejar mi equipaje; me encuentro con una cesta de frutas impresionante y una botella de champán de las grandes (de 2,5 litros); con una tarjeta de agradecimiento, por la estancia, de Sara Montiel (*la había ocupado, supongo para actuar en el evento, hasta ese día, el de mi llegada*); anta la "sorpresa", llame a los compis, dando esa noche cuenta de los "presentes", poniéndonos morados.

El motivo, de estar el hotel hasta la bandera, me lo aclararon esa misma noche los "compis"; al indicarme, estar celebrando, esos días en el hotel Sheraton-Macuto, la elección de "Mis Mundo"; por



lo que estaban las habitaciones, llenas de “pibas” y de toda la parafernalia asistente al evento.

Víctor por cierto, estaba sorprendido, decía el muy cachondo, parece una fiesta de despedida de soltero; con tanta belleza deambulando ante sus ojos, en cualquier momento y lugar, cuando ellos regresaban del duro “tajo” del aeropuerto.

Meses después se iba a casar, con la que llevaba muchos años conviviendo, estábamos todos invitados a la boda; pasamos el día de la celebración, de maravilla, todos los integrantes en aquel momento en la Unidad; para esas fechas, estaba a punto de regresar, de su aventura fugaz, en la Costa de Marfil *-el delegado mas efímero de la historia de Iberia-*; Andrés Gutiérrez “el breve”, que también asistió al evento.

Los aeropuertos que por sus frecuencias, solo requerían unificar y mejorar el sistema de “pseudo-tck”; los medios de la unidad, se desplazaban a los mismos, para realizarlo; me ocasiono, tener que desplazarme a aeropuertos, como Copenhague, Estocolmo, Panamá, México y la Habana; de este ultimo lugar, tengo un recuerdo digamos, perturbado por el viaje realizado, una vez terminado el proceso de homogenización, en el aeropuerto de Panamá.

Al embarcar en un avión de la compañía, Cubana de Aviación; una vez despegado, retornamos al aeropuerto de origen por una avería; después de haberse movido el avión en el aire, como si fuera una “batidora”; nos llevaron al pasaje, a un hotel para pernoctar, como a las seis horas del regreso *-después de cenar-*; nos despertaron, y nos llevaron de nuevo al avión, embarcándonos, esa misma noche.



Emprendimos de nuevo el viaje, lo llamativo, fue una vez despegado, en pleno vuelo de crucero, hacia la Habana; en la butaca donde iba sentado, del techo del fuselaje empezó a caer agua, como si fuera una fuente; avisada a la azafata *-la cual parecía una matrona-*, me dijo tranquilo, al rato vino con un cubo, para recoger el agua; me indica, para no mojarse la ropa, deberá tener, las piernas abiertas; al ir el avión a tope, no me podía cambiar de butaca, consecuencia una delicia de viaje.

Por aquellas fechas, a la Dirección de Informática, le llego una oferta de Unisys, para adquirir el desarrollo de la emisión de las etiquetas mecanizadas para los equipajes; analizada por el grupo funcional, detectamos ser un "simulacro de actividad", nada útil para la cia; no cubría las mínimas expectativas, demandadas, en aquellos momentos por IATA, en el campo del equipaje, inéditas hasta ese instante.

La citada oferta, impulso realizar un viaje a Minneapolis (*años atrás, ya había estado, con Juan Vals, cuando teníamos el check-in I*) para deliberar y analizar la indicada oferta de mecanización, de la etiqueta de equipaje y proponer las necesidades reales a desarrollar

En citada reunión, acompañado de Carmen, dejamos sin valor lo ofrecido; era totalmente inútil, el producto desarrollado por Unisys; les hicimos ver, la necesidad de la correspondiente documentación completa, desarrollada con la experiencia, de personas a nivel de aeropuertos y conocedores del sistema; para poder darles, las líneas maestras previas, para un desarrollo integral.

Por parte de Iberia, nos comprometimos, a realizar unas especificaciones funcionales, para poder ser desarrolladas e integradas, en el sistema de check-in adquirido; el cual se estaba actualizando, tanto con sus aportaciones, desde Minneapolis; como



por las locales, de las cias que lo tenían en explotación (Trans Australia, Cathay Pacific, Lufthansa, Yugosloveski).

A mi regreso, dada mi experiencia, en materializar especificaciones funcionales; me dedique a realizar, en primer lugar unos “requerimientos básicos”; tocando, todas las áreas disponibles del sistema, para tener “info” en todo momento, de las etiquetas; sea cualquiera la acción e instante en que fuera requerida. La emisión dispondría de una numeración secuencial y creciente, para toda la red, que en esos momentos se tenía mecanizada; como para futuras ampliaciones de aeropuertos, con este nuevo producto.

Los requerimientos, después de ser “discutidos y analizados” por todo el personal de la unidad; concretados y enriquecidos con sus aportes personales; se cristalizaron, en unas especificaciones funcionales en ingles, para ser enviadas a Unisys en Minneapolis, convirtiéndose en el documento base para su desarrollo posterior.

El citado trabajo, finalizo con los aportes indicados de la unidad, por una única vez y sin que sirva de precedente; le satisfizo “mucho” al Subdirector Guillen, bendijo el envió, sin ningún reparo, sacando por mi parte, pecho erguido de lo acaecido.

No tengo ninguna percepción ni prueba, de lo que voy a relatar, pero puede ser esta acción, la gota que lleno el vaso; esta vez si, le influyera, y se decidiera proponerme ese año, para asimilarme, a Técnico de Grado Medio.

Por otro lado, estaba mas que justificado esta acción, como ya he indicado; llevaba casi doce+uno años, en mi techo laboral, de Técnico Jefe de Organización de 1ª, sin ninguna posibilidad, de promocionar ni de progresar.



Ese año, fui asimilado, a Técnico de Grado Medio, Guillen previamente me indico la intención de su propuesta, para mi, fue la única vez, que tomo esa decisión; años atrás *-uno tras de otro-*, mi Subdirector, me indicaba a posteriori "su proposición no había surtido efecto"; por otros cauces verosímiles, sabia no haberme designado, en esas ocasiones.

El año de la asimilación, a otro compi, de la Dirección de Aeropuertos, Juan Andrés González *-también TOPC-*, de equipos tierra; le reconocieron el titulo de "Graduado" en Ciencias Empresariales, adscribiéndole como a mí, a Técnico de Grado Medio, dado el tipo de estudios realizados.

Me provoco un profundo mal estar, al poseer el titulo de "Licenciado" en Ciencias Empresariales desde hacia diez años; como ya he indicado pagado por Iberia, esto me enrrábieto, y ni corto ni perezoso, tome la decisión, *-quizás debía haberla tomado antes-*; saltándome "a la torera", la línea jerárquica, me fui directamente a ver al Director de Aeropuertos, Leopoldo Martínez.

Al pedirle audiencia, me admitió en su despacho, increpándome, "hay algo de mal en la red", que deba preocuparme; le dije tranquilo, no pasa nada, si no que me gustaría hablar contigo, si es posible durante unos minutos.

Me dice, adelante, me tienes mosca, tú no sueles venir, salvo a denunciar problemas concretos e imprevistos, con envergadura en la red; y no a analizar "el sexo de los Ángeles". Le digo, la conversación va a ser personal y laboral, por lo que me indica gesticulando, pasa.

Le planteo, he detectado, de que a un Graduado en Ciencias Empresariales, se le ha adscrito a Técnico de Grado Medio, me comenta, "normal por el tipo de Estudios realizados".



Entonces le diserto en ese caso, al tener, el titulo de Licenciado en Ciencias Empresariales, tendría que ser adscrito a Técnico de Grado Superior. Me pone cara de sorprendido, diciéndome por supuesto, desconocía mi situación; de haberlo sabido, hacia muchos años, podrías estar beneficiándote del citado titulo; por lo que me pide, la documentación, que acredite lo afirmado y en el próximo planteamiento de asimilaciones o reconocimientos, estará sin ninguna duda, mi caso “resuelto”; me comenta esta información quedara entre los dos y tranquilo.

Lógicamente, Leopoldo tuvo en su poder, una copia refrendada y compulsada del titulo, en el menor tiempo posible, la guardo en su mesa delante de mis narices, diciendo déjame hacer a mi.

Comente la conversación, con Ignacio Sánchez Noailles, en aquel momento Subdirector de Personal, de la Dirección de Aeropuertos - *con el comencé mis actividades de check-in en aeropuertos*-. Le indico no fiarme para nada, de mi jefe Guillen, precisando conocer de primera mano, como reaccionaba en la próxima reunión, ante la propuesta del Director, donde se tratara este tema.

En la siguiente reunión del tema -*unos ocho meses después*-, me reconocieron el titulo, fui adscrito a Técnico de Grado Superior; en un año natural, pase de Técnico Jefe de Organización de 1ª, a ser asimilado a Técnico de Grado Medio, y por ultimo recocerme el titulo y adscribirme a Técnico de Grado Superior.

Según me comento Ignacio, Guillen se llevo una gran sorpresa, por la presentación documental de Leopoldo; puso cara de haberle “metido un gol” no esperado; trato de reaccionar poniendo trabas, al final tuvo que admitir los hechos y compartir la decisión.



Al salir, me vendió, "la moto", de haber conseguido el reconocimiento del título; aunque el muy ladino, nunca me consulto la forma, de cómo había llegado "el mismo", a manos de Leopoldo. Como siempre un "angelito", Guillen.

Laboralmente fue una tranquilidad, en mi agitada actividad diaria, la mecanización del aeropuerto de Montreal; donde pase casi dos semanas de lo más agradable, formando a la gente del mismo; para a continuación, poner en marcha, el sistema de facturación de pasajeros.

El jefe de escala Cantero, un profesional, de él tengo un grato recuerdo; me hizo disfrutar de la estancia, así como el resto de compis locales; con unas temperaturas, en algunos casos de -40°C , con sol y casi dos metros de nieve; no obstante en la ciudad, se vivía bajo tierra, era muy agradable la situación, para mi nueva.

Tengo que decir, a pesar de la temperatura tan extrema, no pase nada de frío, se podía caminar por las calles y por el aeropuerto, no en mangas de camisa, claro, seria una exageración, sin mucha ropa de abrigo, aunque confortable; pase mas frío años atrás, en Nueva York *-en unas navidades ya contadas-*, aunque solamente estábamos a -17°C , pero hacia un viento del "carajo".

El mecanizar un aeropuerto pequeño y coquetón como Melilla, fue otro descanso; me pareció una ciudad mitad europea mitad africana, donde deambulaban las culturas entremezclándose; sin dejar de ser una plaza fuerte, por la cantidad de militares, que merodeaban por las calles.

El trato con la gente de la cía, fue activo y constante, coincidí con un compi de Material, él había ingresado, cuando estaba en mi primer destino; al "compi" José Manuel Calles, le



había perdido la pista, me permitió recordar con él, viejo tiempos y pasar mi aparente soledad en Melilla, mas llevadera.

En esos años, por desgracia nos dejó el Jefe de División Ramón Martínez de León; falleció haciendo "fouting"; le vino de perlas a Andrés Gutiérrez *-como ya he indicado-*, el Director Comercial, Luís Dans, le había dado, el relevo "rápido" como Delegado en Costa de Marfil; por haberle exigido el cargo en su momento, esto le permitió incorporarse a la Subdirección Técnica, en la vacante originada.

Ese año para no variar, nos fuimos los cinco de la familia, a pasar las vacaciones a la isla de Fuerteventura, en Canarias; al grupo se incorporo, el chico con quien salía, mi querida Aranzazu, nunca he sido, capaz de decirla "no" a nada; en aquellos momentos, se la veía de lo mas feliz, a punto de terminar la carrera de Biológicas, para preparar a continuación su Doctorado.

Las vacaciones las pasamos: recorriendo toda la isla, alquilando dos coches; disfrutando de las playas a pesar del aire procedente de África; o de la piscina, donde cada día por las tardes, nos relajábamos, en el complejo hotelero donde estábamos hospedados; de la aventura del baño matinal o de donde nos habíamos ido a explorar de la citada isla.

Meses después de este viaje, mí querida hija Aranzazu, se fue de casa, a vivir su vida, junto con el indicado amigo, a una casa alquilada, avalándoles en la contratación, en la zona de la Vaguada.

Ley de vida, estaba en todo su derecho, a realizar lo que creyese oportuno, tenia mi total apoyo; aunque debo reconocer, fue como si me quitasen parte de mí; "ronronee" por su habitación, durante muchos meses; por un lado la echaba de menos; pero por



otro, la apoyaba en todo; como sigo en la actualidad, alentando para bien o para mal, a todos mis hijos.

En esos momentos se nos planteo a la unidad, la posibilidad de instalar maquinas de auto facturación a los pasajeros sin equipaje en los aeropuertos. Teníamos muy claro que ni las circunstancias ni el momento técnico y laboral, eran los idóneos y no permitía pensar en un tipo de desarrollo de esas características, no obstante se realizo en plan piloto y experimental, unas instalaciones en el aeropuerto de Madrid-Barajas.

La forma de identificarse, de los pasajeros con el "medio" era a través de sus billetes, la mayoría emitidos a mano, donde no se podía interpretar el vínculo *-clave de acceso-*; es decir el localizador de la reserva, para obtener la tarjeta de embarque, aunque estuviese ayudado en su "gestión", por un empleado las veinticuatro horas, dedicado a esos menesteres.

Por otro lado en aquellos momentos los sindicatos y más los del citado aeropuerto no veían con buenos ojos este tipo de avances tecnológicos.

Conclusión en el entonces Delegado del Aeropuerto, mi amigo Fernández Pons, presionado por los citados sindicatos, coloco media docena de mostradores "rápidos" para la facturación, es decir sin equipajes, por lo que se fue al carajo el "modelo" de investigación, del que como he indicado, no estábamos convencidos en ese momento, pero que sirvió básicamente para años después, instalarlo con éxito en casi toda la red, gracias a la experiencia adquirida en estos momentos, que no toda fue negativa



Desarrollo informática a la velocidad de la luz

Los cambios informáticos, así como los desarrollos constantes del sistema, adaptándose a las necesidades tanto comerciales como aeroportuarias; ocasionaban, actualizaciones de las actividades; verificadas por todo el personal de la unidad, e impartíendolas a nivel de red las evoluciones.

Estas ocupaciones, se solapaban con nuevos aeropuertos, incorporados al sistema; y originaba tener que formar al nuevo personal, o supervisar su formación; realizada parte, por los “compis” de la unidad o por gente de la red; asistiendo como jefe del grupo *-no siempre-*; a la puesta en funcionamiento, en los nuevos terminales mecanizados.

Estos son los casos entre otros, de Copenhague, Estocolmo, México, Los Ángeles, Buenos Aires; me permitió conocer algo, de estos rincones urbanos, de este mundo diminuto, en el universo; en algunos casos *-como en Méjico-*, acompañado de Mari; la ciudad le encanto, quizás en otro momento, si se terciá, volvamos a visitarla.

Aprovechamos los días de “asuetto” para visitar, con Jero su mujer y Carlos del Cap, los alrededores de la ciudad; acercarnos a la catedral de México *-viendo la Virgen de Guadalupe-*; al castillo de Chapultepec; a los canales de Xochimilco; a las ruinas de Teotihuacan, subimos los dos, hasta la cima, de la pirámide del Sol, los demás se “rajaron”.

Las especificaciones sobre la etiqueta de equipaje *-mencionadas en el capítulo anterior-*; entregadas por Iberia, y asumidas para su desarrollo, por el resto de cias aéreas; estaban llegando a su fase final, muy significativo para Unisys; y se precisaba, por parte de las citadas cias usuarias, del producto Check-in II, la prueba de “fuego”, concluyente en Minneapolis.



Para esta actividad, era precisaba la presencia de funcionales, de las citadas áreas, en sus instalaciones; para confirmar la bondad del producto, denunciar las posibles deficiencias o anomalías, asumibles en su desarrollo, por parte de la citada empresa.

Asistí con parte de "mi gente", durante mas de cuarenta días, en el verano del ochenta y nueve (mes de Agosto y parte de Septiembre), a sus instalaciones en Minneapolis, para la verificación y aprobación, del producto elaborado de la etiqueta.

El viaje lo montamos, para ir Carmen (eran tres) Antonio (eran tres) y yo (éramos cinco), es decir con nuestras respectivas familias, aprovechando la época estival; unos estaríamos "currando" y los otros estarían "descansando", aprovechar al máximo el tiempo, y pasar unos días inolvidables, como así fue, para todos los desplazados al evento.

El comienzo fue de ensueño, al ser ya Técnico de Grado Superior (recientemente reconocido, como ya he descrito); fuimos todos en Preferente a Nueva York, un viaje inolvidable, celebramos en vuelo el santo de Marta. El viaje desde Nueva York, hasta Minneapolis, ocasiono bajarnos de la nube; fuimos en turista, con el avión a tope, pero el primero vuelo fue una "pasada".

Las pruebas técnicas realizadas, en Minneapolis, fueron un "festejo", por la profesionalidad y forma en que las realizamos. El resto de funcionales, de las otras áreas, "*usuarias del sistema*", así como el personal de Unisys; se quedaron perplejos, por las herramientas utilizadas, para verificar el producto (desarrolladas por Unisys, pensaban no eran utilizadas y menos por "funcionales" - *como era nuestro caso*-); al pedirnos aclaración y asesoramiento, por la forma de realizar nuestras actividades.



La primera semana, al estar preparando mediante “scripts”, nuestra base de datos, además de una batería de simulaciones; la productividad fue nula, no aportamos ninguna, anomalía o incidencia al producto, el montaje documental previo, fue determinante para su posterior verificación.

Los primeros días, Unisys digamos nos “incordiaba”, al no tener referencias o resultados, de nuestras actividades; el resto de cias, habían aportado alguna que otra anomalía “suelta”, escasas es verdad; algunos de ellos se encontraban en las instalaciones, un mes antes de ir nosotros y con la escasa aportación de incidencias detectadas.

Al comentarles, la forma de cómo pretendíamos verificar el producto, nos dejaron tranquilos esa semana; en las siguientes empezamos a “elaborar deficiencias” de forma masiva, a un ritmo endiablado; denunciarnos, entre otras, las escasas documentadas, por las otras cias asistentes; al ritmo de ir analizando, las diferentes áreas funcionales del producto.

Una vez repasado todo el producto, con nuestros medios automáticos montados, repasamos toda la utilidad; ofrecimos una batería de anomalías, de todo el producto, multiplicando por más de 100, todas las presentadas, por el resto de usuarios funcionales de las otras cias (*en cualquiera de los casos, las personas asistentes por cada cia, fue mayor, que los “tres mosqueteros” de Iberia*).

Al margen de la actividad, pasamos unos días entrañables e inolvidables, al llegar y hospedarnos en un espléndido hotel, en las afueras de la ciudad; se me cayeron, como se suele decir “los palos del sombrero”; al pensar en los familiares acompañantes, por tener que estar viviendo en el mismo, cerrado y entre autopistas; podría ser para ellos, como una cárcel, aunque muy cómoda y confortable.



El problema, se resolvió al segundo día, cuando contactamos con Unisys, les manifestamos el inconveniente, solventándose el problema; ofreciéndonos ir a un motel de carretera, cerca de las oficinas. En unos "bungalows", individuales, al aire libre, con piscina, jacuzzi y pista de tenis; curiosamente a un precio inferior, donde lo pasamos de maravilla.

Alquilando dos coches, montamos nuestra logística local, para convivir, los cuarenta días de permanencia, uno lo utilizábamos, Carmen, Antonio y yo, para irnos al "curro"; el otro lo utilizaba el resto de la familia, para irse a disfrutar entre semana de los alrededores y del centro de la ciudad; permitiéndonos pasar unos días de ensueño, ver muchas cosas, guardadas en nuestras retinas, además de alimentarnos, como si estuviéramos en nuestras casas en Madrid.

Los fines de semana, es decir desde el viernes hasta el lunes siguiente *-en concreto fueron cinco-*; los pasamos, todos en familia, visitando los alrededores, al ser en plena canícula veraniega; fue fabuloso, la ciudad de Minneapolis y San Paúl, es maravillosa, como pienso, son todas las ciudades trascendentales, del interior profundo de los EE UU.

No debemos olvidarnos, el estado de Minnesota, es conocido como el de los 10.000 lagos; de los mismos se dispone, podríamos decir están en cada esquina; en algunos permitían bañarse, aunque debo reconocer, el agua estaba mas bien fría, a pesar de la época en que nos hallábamos. En invierno, suelen estar los lagos helados, la gente los utiliza para esquiar y patinar, debe ser una "pasada"; en viajes posteriores, a la época indicada, he tenido que estar y la nieve suele tener más de un metro.

Los fines de semana y después de las salidas del "curro"; los aprovechábamos, toda la "troupe", para pasarlo lo mas agradable



posible; bien en las propias instalaciones del motel, cenando al aire libre, en los jardines, en mesas fijadas al “césped”, como desplazándonos a los parques de atracciones o temáticos, existentes en la “ciudades gemelas” dignos de visitar.

Fue de lo mas agradable, disfrutar, navegando en barco, sobre río el Missisipi, así como por el río Minnesota, afluente del anterior, propio de la ciudad; ambos confluyen, entre ambas ciudades (llamadas “gemelas” -una la católica, la otra la protestante-), visitamos, ambos centros urbanos, conociendo entre otros edificios el parlamento y la catedral.

La visita al zoo, fue otro de los espectáculos inolvidables, por sus instalaciones; estos estadounidenses “realizan todo” a lo grande; por el tamaño de sus espacios naturales, las fieras están libres; sin embargo las tienes a mano, por lo cerca que se encuentran, dentro de la seguridad, que en todo momento, desprendían las instalaciones.

Estuvimos en una feria temática al aire libre, donde se representaba la edad media de Europa, con sus costumbres y tradiciones medievales; vistiendo a la usanza de la citada época, comiendo y bebiendo al aire libre, en unos terrenos inmensos, pero muy bien preparados, para los forasteros y asistentes.

Presenciamos, entre otras cosas, unas “justas medievales”, impresionaban a mayores y pequeños; tanto en el grupo formado, como al resto de visitantes; estaba solamente abiertos los dos meses escasos del verano, disfrutando “de buten” los autóctonos, como nosotros los visitantes.

Mi familia en concreto, se deleito a tope en esas vacaciones, como el resto de los que fuimos al evento; años después se rememora, con mucha frecuencia; en especial mis hijos, se quedaron



fascinados, por la forma de vida sobrellevada ese verano; así como por la atención, dedicada a los pequeños hijos de Antonio y Carmen.

Para finalizar y concretar este apartado, podría seguir escribiendo, múltiples cosas, evocadas en mi memoria (no debo olvidar, en ningún momento, estar escribiendo mis “breverías”); la actividad, para la que fuimos a “currar”, la bordamos; permitió a Unisys, elaborar el nuevo producto, totalmente útil, y disponer del mismo, a comienzos del año siguiente.

Es curioso el arraigo y profesionalidad, proporcionado al personal de Unisys, estos nos agradecieron expresivamente, nuestra colaboración. Los funcionales presentes en el evento, de las otras empresas aéreas; elogiaron, nuestra forma de trabajar, al “tocar” todos los “palillos” del sistema. Para Iberia, una actividad más, aparentemente obligados a realizar, sin ninguna consideración personal interna hacia nosotros, estábamos acostumbrados.

Al hilo con el tema voy a describir un hecho, del cual, cada vez que lo pienso, me indigno; por la poca profesionalidad, de alguna persona de la empresa, en la que he “currado”, durante cuarenta años y es lo siguiente.

El producto, “etiqueta de equipaje mecanizada”, en Iberia, se tardo en articularlo, casi un año mas; consecuencia, la necesidad de su adaptación al entorno “propio”, del sistema de facturación de pasajeros de Iberia. Este estaba adaptado y modificado a las necesidades, definidas en su momento, desviándola del Standard de Unisys, por otro lado, se precisaba adquirir, las correspondientes maquinas de impresión.

La empresa aérea, Cathay Pacific, tenía el producto totalmente Standard; adaptaron la etiqueta en enero del año siguiente, agradeciendo a la Cia Iberia el esfuerzo y profesionalidad,



realizado por sus “competentes funcionales”; nosotros la adaptamos, hacia octubre de ese mismo año, en plan experimental en Santiago de Compostela *-esta es otra vivencia-*.

La indignación, no es por el retraso en su puesta en funcionamiento, sino por lo descrito, brevemente a continuación; para percatarnos, de la “calaña” de alguna persona, que he tenido, como directivo *-es un decir-*, sobrellevándola, de forma diaria.

Dada la profesionalidad desplegada, por el grupo como ya he indicado en Unisys de Minneapolis; así como la escasa experiencia funcional, de la citada empresa, tenía de contactos aeroportuarios provoco a la misma, plantearse cambiar la forma de trabajar.

Pretendían, disponer de forma permanente, en sus instalaciones, de funcionales de las cias usuarias de sus desarrollos; para ser “puente” entre las empresas, elaborando nuevos productos, admitidos y compulsados por los usuarios; y no tener que asentir, les fueran rechazados, una vez finalizados, por no ser objetivos, operativos y funcionales.

Plantearon por parte de Unisys, a la Dirección de Informática de Iberia, la presencia de forma permanente, durante uno o dos años; de uno de nuestros funcionales. Para citada empresa, tenía nombre y apellidos, es decir Antonio Ramirez; podría estar en citadas instalaciones con coche, vivienda y un monto diario de 180 \$, devengados por Unisys.

Cuando el director de Informática, Bugallo, de acuerdo con lo esbozado por Unisys, me planteo el tema; solo tuvo una respuesta mía, cuando enviábamos a Antonio y una condición, previamente él y familia deberán estar de acuerdo, con el planteamiento, realizando su desplazamiento correspondiente.



Lógicamente sus ingresos mensuales de Iberia, se los seguirían abonado en su cuenta como si estuviera en Madrid, por estar "desplazado"; lo ofrecido por Unisys, serviría para vivir él con su familia, en Minneapolis; como un profesional técnico de Iberia, en toda la extensión de la palabra; no obstante le indique "maliciosamente", era el Subdirector Guillen, quien tenía como siempre la última palabra y tendríamos y deberíamos convencerle.

Para mí, este tema si se hubiese llegado a realizar, además de ser un "puntazo" para Antonio, en su carrera profesional; Iberia se hubiera beneficiado, en muchos millones de las antiguas pesetas, de algo que venía predicando en todo los foros; era útil y necesario este acercamiento, solo me entendían, en aquellos momentos; además de la Dirección de Informática, el hoy Director Comercial, Manolo López Colmenarejo, me daban la razón en todo momento.

En toda organización, siempre hay un "garbanzo negro", aupado en el machito, teniendo poca o nada de visión de futuro; pero por desgracia es el que decide. Planteaba con descrédito: como un "administrativo", podía ser el que precisase Unisys, y en consecuencia tuviera "transitoriamente" unos ingresos mayores, que un "Ingeniero Aeronáutico" (*como si el título, fuera solo el valedor, marcando con él, las "castas"*).

Antonio y la familia, estaban dispuestos a irse a Unisys en Minneapolis, lógicamente con mí aquiescencia y la de Informática; planteándole al entonces mi jefe; la persona concreta, requerida por Unisys, con nombre y apellidos, era la idónea; siendo para todos, menos para él, la indicada, y ni él ni yo, lo quisiera o no, dábamos el perfil.

El jefe por argüir algo, empezó entonces a recortar los emolumentos ofrecidos por Unisys, como si fueran suyos; a



regatearlos de la forma digamos más inaceptable, presenciada, en mi dilatada vivencia de la cia Iberia. Una vez más, tenía por decirlo de una “forma fina”, orejeras, sin proyección de futuro, ya indicado en otras glosas, es decir “un angelito”, conocedor y “currante” de los aviones, cuando se sienta en ellos para viajar.

La organización suele ser la que nos merecemos, no hay vuelta de hoja, aunque algunas veces pienso, no haber sido un quijote contra los molinos; o no haber sido capaz de “ponerlos aunque fuesen ligeros” encima de la mesa; no se cual de las dos circunstancias, realmente he vivido, pero si es cierto, su mal sabor de boca, todavía me perdura.

Al final, la presencia permanente de una persona, en las instalaciones de Minneapolis, no se realizo por parte de Iberia, sin ninguna justificación, se desmonto la propuesta de Unisys; la misma hubiese aportado grandes rendimientos complementarios, en tiempo real al producto utilizado; se hubiera podido con el tiempo, estandarizar, al enriquecerse con nuestros desarrollos; objetivo perseguido por la empresa, pero no por un “ejecutivo”.

Iberia podría haberse actualizado, con una mayor flexibilidad y rapidez; al final nadie se acuerda del infortunio o pésima gestión de algunos; sin embargo, una persona, ha quedado digamos “tocada”, para el resto de su vida profesional; aunque siempre motivada por mi, no se ha venido abajo, sigue en estos momentos al pie del cañón; hoy en día Iberia es otra cosa, hasta ni yo la conozco.

En ese año, tuvimos que patearnos, toda Centro y Sudamérica, para verificar, la viabilidad de mecanizar, todos los aeropuertos. Por Centroamérica y la Cordillera Andina, hasta Lima, fueron Jero y Ramiro; por Sudamérica, fuimos Antonio y yo; entramos por Rió, visitando Sao Paulo, Asunción, Montevideo,



Buenos Aires, terminamos en Santiago de Chile, una paliza de viaje con curiosas anécdotas.

En camino a Asunción desde Sao Pualo, hicimos escala en Iguazú, viendo las cataratas desde el avión tanto al aterrizar como al despegar; es una pasada, espero ¡si Dios quiere!, volver a verlas, esta vez con Mari, en los próximos años.

Al llegar a Asunción, resulto ser “fiesta” local, día previo a unas elecciones, se cambiaba teóricamente, el gobierno del dictador militar General Alfredo Stroessner, por el sucesor en las citadas elecciones, el General Andrés Rodríguez.

Es curioso, no dejaban salir del hotel, por ser día de reflexión; las calles parecían tomadas por el ejército, no como el día anterior, un bullicio constante en todas las calles.

Al estar “encerrados” en el hotel, Antonio y yo, decidimos comernos una “parrillada de carne”; a la hora del almuerzo, empezó a llover como si fuese el fin del mundo; dicho y hecho a tripearnos la citada pitanza, nos decían ser para cuatro, lógicamente les pedíamos la mitad.

Por mucho que insistimos, decían no podían “particionarla”, al ser para cuatro; al final, les dijimos traigan lo que quieran, comeremos lo que nos de la gana y pagaremos todo lo suministrado.

La parrillada, estaba acompañada de una gran ensalada, empezamos a comer sobre la una, terminando casi todo, sobre casi las cinco; esto en si no es noticia, la misma estaba: en la presencia de unos congresistas españoles, asistentes a las elecciones; para “dar fe”, de ser realizadas de forma correcta.





Breviarios de mis vivencias "currantes"



Hijos en el salón de la nueva casa



Hijos en el sillón sátarin



En el apartamento de Salobreña Granada



En Salobreña -Granada-



Con mis hijos en el Puente Viejo



Playa de Tardines con el "Parasol"



EN TAVERNES DE VALLDIGNA



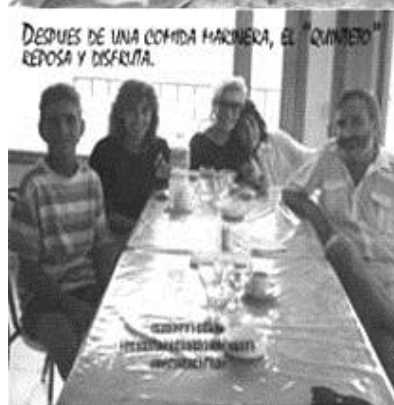
EN TAVERNES DE VALLDIGNA



PLAYA DE TAVERNES DE VALLDIGNA.
MUNA Y ARZANDU



REGRESANDO DE LANZAROTE



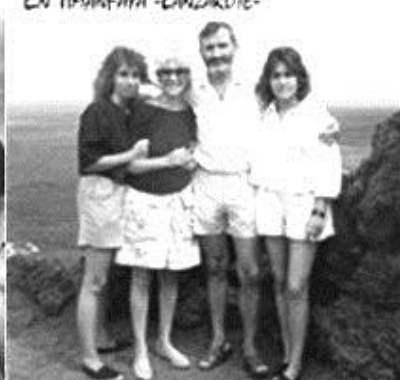
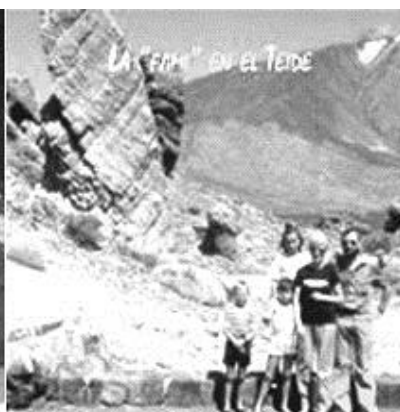
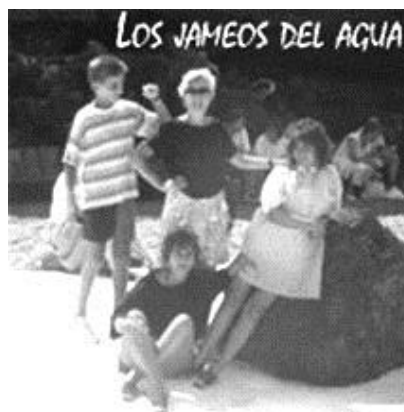
DESPUES DE UNA CENITA MARINERA, EL "QUINTETO"
REPOSA Y DISFRUTA.

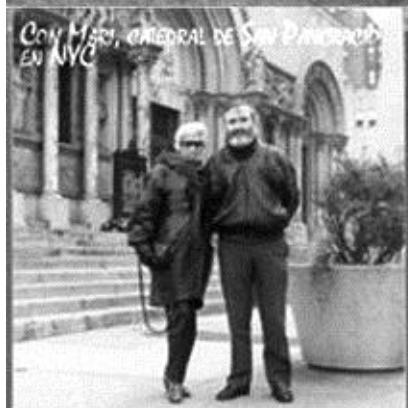


EN ARRÉLITE, LOS JAMES DEL AGUA



Breviarios de mis vivencias "currantes"







Brevierias de mis vivencias "currantes"

MARTA EN PARQUE ST. JAMES DE LONDRES



DE TURISMO EN AMSTERDAM



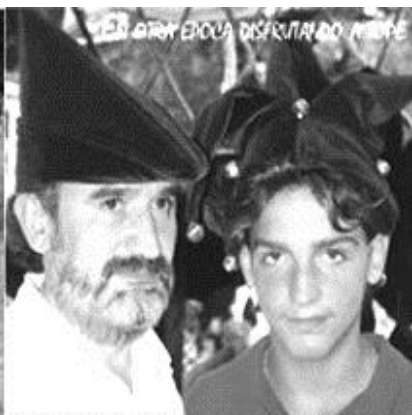
EN AMSTERDAM
FRIO DEL CARAÑO



EN ROMA PASADO POR AGUA



EN PARQUE TEMÁTICO MEDIEVO-
MINNEAPOLIS



ADARTEL DE MINNEAPOLIS, CENANDO
EN EL JARDIN!!



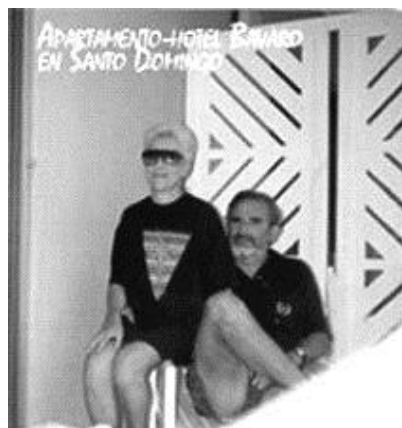
EN SU CASA EN MINNEAPOLIS



FRENTE A ST. PAUL -ENTRADA CONGRESO-
EN MINNEAPOLIS.



Brevarias de mis vivencias "currantes"



APARTAMENTO-HOTEL BAVARO
EN SANTO DOMINGO



EN PLAYA BAVARO -SANTO DOMINGO-



EN PLAYA BAVARO -SANTO DOMINGO-



-DISFRUTANDO DEL MAR CARIBE



LAS MUJERES DE LA FAMILIA



LA "FAMILIA" EN RESECCIÓN DEL HOTEL
BAVARO -SANTO DOMINGO-



Entre ellos, estaba él luego lendakari, Garricoechea y el canario Mardones, nos observaban a cierta distancia; podían oír nuestra conversación, veían como nos trapiñábamos, entre pecho y espalda la citada parrillada; donde sobraba carne, con su chorizo y morcilla criollo, por los cuatro lados; los mismos se encontraban, en una fuente refractaria, para no perder su calor.

Estuvimos en un tris, de invitarles, a participar del menú; nos daba cierto morbo, interrumpirles los pensamientos profundos, de los citados congresistas en acto de servicio; nos miraban, inquietantes por el festín que nos estábamos dando, sin ningún perjuicio personal; por la forma de expresarnos, deducían ser paisanos de ellos, pasándolo de “muerte mortal”.

En ese viaje, a Antonio, le gusta mucho la música, es coleccionista de instrumentos musicales *-le he oído tocar muy bien la guitarra-*; se le ocurrió, al ver los instrumentos muy baratos, comprarse “un arpa”, debía tener por lo menos dos metros de altura -una pasada-.

No se como lo conseguí, hacerle cambiar de opinión, le indicaba, tendremos que llevar, el citado instrumento musical, eso sí muy bien embalado, pero por toda Sudamérica; le animaba, diciéndole, llévate una uquelele, mas pequeño y manejable, para trasladarlo de un sitio a otro.

Al final le convencí, por otro lado, me seducía llevarle a Nacho una guitarra; amenazándole, si el se llevaba la citada Arpa, yo me llevaría la guitarra; nos veíamos tocando *-yo no se el que, desde luego-*, por todo el subcontinente, dejando nuestra actividad laboral, una pasada.

Ese año la familia, como consecuencia de mi nueva categoría laboral, cambio digamos el estatus vacacional; agregando a los viajes de la época estival *-podía disfrutar de cuatro trayectos, con reserva de plaza, todos los años-*; con visitas culturales,



comenzamos, yéndonos todos a Londres, en el mes de diciembre, pasándonoslo de maravilla.

En ese viaje, terminaron de confirmar mis hijos, la lengua de “sespi”, para mi era inviable; gracias a los conocimientos y estudios de mis hijos, nos defendimos en la citty; aunque les enseñe rincones muy agradables; en el viaje anterior de mis hijas, a Londres no los habían conocido.

Al siguiente año, definitivamente se plasmó, la mecanización en firme de los aeropuertos Sudamericanos; de los cuales tengo especial recuerdo de Sao Paulo y de Montevideo; los realice en compañía de Rafa Prieto -“rafita”-, con alguna brevería a describir.

En Sao Paulo, Iberia tenía tres frecuencias a la semana, en un aeropuerto, donde faltaba, en aquellos momentos, espacio para las cias, no podían tener mostradores propios “fijos”; ocasionando, una dificultad añadida, para disponer en cada frecuencia de Iberia, de los equipos necesarios, en citado aeropuerto.

Como siempre la imaginación al poder, estábamos inventando, los equipos móviles y sin cables; como hoy en día existen con los portátiles y las wifi; se nos ocurrió dejar instalados y “emplazados” los cables entre los mostradores; los equipos, mientras no se usaban, se tenían guardados en las oficinas de Iberia.

El día de la operativa del vuelo, los removíamos de su almacenamiento temporal y los conectábamos; para empezar a funcionar, odisea realizada de forma habitual por Iberia; mientras no se amplió, el citado aeropuerto.

Rafita se acordara y mucho, de la primera instalación; la realizamos -*apoyando al de Comunicaciones*-, con el personal del aeropuerto, a las cuatro de la madrugada; deberíamos saber, donde estaban los cables de Iberia, entre la mezcolanza, existente por los



suelos, para su posterior conexión y desconexión diaria, los señalamos de forma muy llamativa. .

En ese viajecito, todo lleno de “facilidades”, también disfrutamos de lo lindo; estando en Montevideo, donde por cierto le compre a Mari una chaqueta de cuero verde, la encanto, ha disfrutado de la misma una barbaridad, durante mucho tiempo.

Estando como digo en citado aeropuerto, los compis de la unidad, por medio de un mensaje en cola *-ya he dicho “la prehistoria de los E-mail”-*; nos plantean, si somos capaces, de comprarles carne para ellos; ni cortos ni perezosos, les contestamos, no hay ningún problema; salvo la retirada de los paquetes, a su llegada a Barajas, era problema de los solicitantes.

Admiten el envite, nos dicen los kilos, requeridos por cada uno de: un solomillo, un lomo y unos chuletónes de ternera; les contestamos estar dispuestos a enviárselos *-habíamos gestionado, el lugar del suministro, con el jefe de escala-*; de dinero ya hablaríamos al regreso; el envío se realizaría, con etiqueta Rush, en cajas de Iberia con hielo seco; para que no perdiese o segregase liquido, los paquetes.

Admiten la sugerencia, estarían en el aeropuerto dispuestos a retirar los bultos *-hoy pienso fue una burrada, lo realizado, sin guía alimentaría-*; ni cortos ni perezosos, procedimos a enviarles diecisiete bultos *-digo bien 17-*; Basilio, Ramiro y Jerónimo se encargaron de retirarlos del aeropuerto de Barajas; gracias a Basilio, él tenía amigos en la aduana *-de cuando estuvo, en el Deposito Franco, de Abastecimiento de Aviones-*.

Según nos contaron a nuestro regreso *-traíamos nuestra propia carne, en paquetes similares y con nuestro equipaje-*; cada paquete enviado, tenía de peso entre dieciocho a veinte kilos; las pasaron canutas, al retirar los indicados diecisiete bultos de carne;



algunos, rezumaban liquidillos rojos muy llamativos, para los guardias civiles, los cuales estaban, haciendo la vista gorda.

Hoy en día pensándolo, se me ponen los pelos como “escarpías”; por la inconsciencia del acto, podría habernos acarreado, grandes problemas personales y laborales; no soy capaz de analizarlos y dimensionarlos en estos momentos; ocasionando estar “salpicados” unos cuantos, por la machada; inconscientemente realizada, quizás por ser más jóvenes y no ver el riesgo.

De toda esta movida, queda una parrillada de carne, consumida en casa de Basilio; con todos los de la unidad y algunos cuantos de informática, fue la “repera”. Por cierto, debido a la excesiva comida digerida de carne, en Sudamérica; confabulado, con un viaje de regreso en un DC10, junto a una de las puerta *-con un frió en exceso-*; me convertí en un enfermo habitual de “gota”, no se me ha quitado, aunque la tengo controlada.

Siguiendo con nuestros viajes culturales *-aprovechando el puente constitucional del invierno-*; nos fuimos los cinco a Ámsterdam *-nos acompaña, Miguelin, sobrino de Mari, es decir de “los de Moratalaz-”*; lo pasamos muy divertido, vimos muchas cosas de la ciudad; entre otras, les lleve a un lugar en el centro de la urbe, de lo mas tranquilo; dentro del “jolgorio”, que siempre tienen las poblaciones, mas en su centro.

El citado lugar, me lo había enseñado, años atrás, estando en Abastecimiento de Aviones, el jefe de escala San Millán; el sitio lo recordaba, con mucho aprecio, aunque no tenía muy claro, donde podía estar ubicado.

Recordaba su acceso, se realizaba a través de algunos portales, ubicados en diferentes calles; su interior formaba un círculo, rodeado de casas; el recóndito lugar, era un parque totalmente silencioso, con muchos árboles, donde se oía el piar de



los pájaros. Con dos pequeñas iglesias, una católica y otra protestante, para los feligreses del lugar; una verdadera pasada, lo apetecible y tranquilo, que te dejaba el cuerpo, dentro del ruido externo del entorno.

A mis hijos, sobrino, así como a Mari, les encanto, decían estar en un rincón entrañable; no se explicaban, como tantos años después, me había podido acordar del lugar; su acceso, a través de portales, era poco común, sin estar estos señalizados, para indicar el lugar y encaminamiento a los visitantes.

Se pusieron moscas, en especial mis hijos, cuando les incite, a seguirme, *-recordaban un suceso ocurrido, en unos grandes almacenes; en Minneapolis; donde les hice seguirme, el vigilante nos indicaba “cerrado”, diciéndoles “ni caso”; para mi con razón, por que sino, el coche aparcado en una enorme explanada lo hubiéramos perdido-*; en esta ocasión disfrutaron de lo lindo.

Entre el viaje, de Londres y el de Ámsterdam, hicimos uno intermedio cultural a Roma; en esta ocasión los cinco de la “batuta”, hospedándonos en una residencia de monjas, cerca del vaticano; donde ya habíamos estado, años atrás Mari y yo.

La residencia estaba modernizada, hasta con ascensor; como en veces anteriores, te dejaban llegar a cualquier hora a descansar; esta vez solamente daban desayunos y cenas, años atrás era pensión completa, de estilo hispánico.

Es donde conocimos al padre Colino, de él se ha hablado mucho en casa; al tener el mismo apellido del “puericultor”, que ha tratado de forma maravillosa, a todos nuestros hijos, de pequeños.



Mis hijos y Mari, disfrutaron de Roma -*llevaban un buen guía-*, el menda, conocía todos los rincones de citada ciudad; vieron de todo, teniendo que realizar con relativa frecuencia, paradiñas cortas, por el muelle flojo de Mari, “alimentado”, con los capuchinos tomados en las citadas paraditas.

No es por presumir, pero se me ha dado muy bien “patear” las ciudades, donde he tenido la suerte de viajar, conocer al dedillo todos sus rincones; me he orientado de maravilla, la “famili”, ha disfrutado a tope conociendo las mismas; con mucha intensidad y extensión, a pesar de los pocos días que hayamos estado.

Desde el Vaticano -*su museo-*, las capillas Sixtina y Paulina, la Fontana de Trevi, las Termas de Caracalla, San Pablo Extramuros, Trastevere, Plaza Novonna, el Coliseum, San Pedro in Vincolo, el Moisés de Miguel Ángel, la Piedad, etc.,.

Vimos todo lo visitable, en Roma -*además de las cafeterías para tomar capuchinos-*; Santa María la Mayor, San Juan de Letrán, el Quirinal -*con relevo de la guardia del presidente de la Republica-*, el Panteón, etc...

La subida a la Cúpula de San Pedro, fue curiosa y llamativa, por la estrechez y la forma de las escaleras, el numero de escalones de la misma, además de descubrir, el miedo insalvable de Mari a mirar al vacío; no fue capaz, de salir al mirador final, para contemplar una excelente panorámica de la ciudad de Roma desde las alturas.



Cambio: Zona Industrial, incremento actividad.

En la década de los noventa, se dieron cambios estructurales complejos, en la organización de la empresa y en la Dirección de Aeropuertos; por una política de reducción de alquileres, nos trasladaron, desde Torre Europa, a las entrañables instalaciones “carcas”, de la antigua Zona Industrial en Barajas; donde muchos años atrás, casi cuarenta, había dado mis primeros balbuceos.

La alegría, no fue completa, seguía soportando, en esos momentos de forma directa, *-Andrés se había jubilado, quedándome definitivamente con el cargo-*; al mismo Jefe, durante unos cuantos años mas, la verdad, no era plato de buen gusto; lo sobrellevaba, por estar embebido en el “tajo” y al tener, un grupo de personas conmigo totalmente dedicadas, permitía llevarnos de maravilla, fuera y dentro, de la actividad encomendada.

En la antigua zona industrial, nos ubicamos, en un edificio detrás del hangar III, en su momento el taller de “QEC” de los motores; luego pasaría a ser las oficinas de Línea, de la Dirección de Material; nuevo destino de Fernández Sendin; al “Sendo”, había estado varias veces a visitarle, años atrás, después de nuestras andanzas comunes, en Abastecimiento de Aviones.

Durante esos años, mi jefe Guillen, cambio varias veces la organización, adscribiéndome nuevas actividades, no relacionadas con mi principal trabajo informático; largaba actividad y recursos humanos (no siempre), objetivo: sacarle las castañas del fuego, en esos nuevos entornos asignados.

Por su culpa, consecuencia, de la falta de visión de futuro (es un decir, ya comentado, ejercía de clasista); algunos de los compis de la unidad, por una u otra circunstancia; se fueron marchando a otras unidades de la empresa, de nueva creación, a juicio de ellos *-no lo dudo-*, con mas futuro; sus perfiles, conocimientos, y profesionalidad, los aportaban siempre, en cualquiera de las



reuniones donde asistían; digamos “se los rifaban” y demandaban. Al no tener “el menda” abuela, me permito decir, he creado escuela.

Mediada la década de los noventa, Víctor Falcón, conocido en el grupo como “el Marques de las Marismas”, en su momento indique, me lo “cedió” Carlos Corzo; buena persona, excelente compañero, aportaba digamos lo necesario. Como consecuencia de un desprendimiento de retina, le dieron la baja total, se fue a su Sevilla del alma, donde en la actualidad vive de “pato loco”.

Por aquellas fechas, el jefe Guillen, en una de las escasas reuniones oficiales, con sus jefes de División; me comenta el coordinador de “Worldtracer”, en aquellos momentos, en Atención al Cliente; se va a jubilar y la Dirección de Aeropuertos, pretende asumir, sin recursos humanos, la función o actividad.

Como Técnico de Grado Superior, tendría que hacerme cargo de la actividad, recientemente implantada, dada la categoría laboral del jubilado. Los antecedentes eran: el BAGTRAC, después el BAHAMAS, básicamente instaurados por Basilio Armero, en aquellos momentos, de baja temporal no retributiva; según él, por su categoría laboral, no hubiera podido asumir la nueva función, y no quería tener futuros problemas laborales *-como siempre en su línea-*.

En consecuencia, me cae el “maromo” *-hoy en día se define como “marrón”-*, me asigna a María Luisa, para ayudarme en las actividades diarias, que pueda ocasionar la nueva diligencia; aunque en esos momentos, de equipajes o maletas, sabía lo que el “menda”, en líneas generales, es decir las llevan los pasajeros en sus vuelos.

Casi en paralelo a lo expuesto, se suscito la marcha de Ramiro Parreño, con mi “anuencia” a Aeropuertos extranjeros, con el asiduo visitante, Ismael Casal “pescador fino”, donde permanece; siempre he entendido, la persona debe promocionar, de forma continuada, nunca se le debe poner trabas, si va mejorando. La unidad no le podía, ofrecer una progresión; debido al “clasicismo”



existente en la jefatura de la Subdirección, era como una “losa” imposible de eliminar.

En aquellos moviditos años, ulteriormente también se fue Jerónimo Diego, a la Dirección Comercial, a Control de Espacio, donde esta en la actualidad; ha desarrollado una gran actividad, para hacer rentables las líneas de largo recorrido; “segmento” donde se maneja “la pasta” de la cia. *-hoy en día los “ejecudivos” lo definen como “nicho”-*; al igual que con Ramiro, por mi parte no puse ningún impedimento, para su progresión, salvo la de traer sabia nueva, de la “cantera”, el aeropuerto de Madrid Barajas.

Permitió, incorporar a la unidad, nuevas personas de excelente perfil, con ganas de trabajar; en un horario digamos de mañana, con conocimientos, dispuestos a integrarse en la nueva actividad; por esas fechas vinieron, Sonia del Valle, Ana Belén González y Sonia Cortes, que permanecen en la actualidad.

La unidad era, “un tótem revolutum”, la actividad importante y veterana, era soportada por Carmen, Antonio, Rafa y Víctor *-hasta su baja-*; con la incorporación, casi furtiva y limitada en el tiempo de Ana Velasco (vino a suplir a Ramiro), se fue en cuanto se encontró, con la ocasión en sus manos.

En esta convulsión de idas, venidas, cambio o aumento de actividades; el Subdirector, al definir la unidad como Normas y Procedimientos; me incluyo y largo, la función del “MOT”, con la incorporación de Grence *-a punto de prejubilarse-*. Con una gran predisposición y compañerismo, se incorporo con el indicado “manual”, debajo del brazo, así como la actividad de facilitaciones en los aeropuertos *-hablare mas delante de este cometido-*, soportado por él desde su implantación

Al incorporarse, le indique, para mi el manual MOT, siempre había sido útil, no lo dudaba; su único “lunar” negativo, no



haber visto en mi experiencia laboral de la red de aeropuertos o en la central; dos manuales con las mismas hojas de las mismas fechas, a mi juicio, esta situación era un desastre.

Le propuse de forma transitoria, tratar de realizarlo, como “libro cerrado”; así todos tendrían el mismo “código de conducta”, la idea, le pareció de fabula, nos liamos con ese menester. No obstante, le comente verlo en el “ordenador” central, con acceso libre de toda la gente (*tenia una buena vista de futuro, ya pensaba en la “web”*).

El citado manual MOT, fue editado durante tres ediciones, en la imprenta de operaciones; la hechura permitió tenerlo unificado, en toda la red como he indicado; al prejubilarse Grence, se incorporo en contra de mi criterio, un *“fino currente, nunca se ha herniado por su eficacia”*, Pedro Paredes, para continuar con este cometido, *“es un decir”*.

De él ya he descrito algo, en mis vivencias en Abastecimiento de Aviones, entonces tenía, digamos poder en Iberia, y además lo más grave, se lo creía. Por referencias, no tengo pruebas acreditando lo contrario, de ser un déspota y liante; en mi opinión, él *“Sendo”*, *“se dejo liar, y no hizo nada para no ser liado”* -esto nos perjudico en su momento, a todos los de su organización-.

Estaba en contratación, siempre ha sido digamos “un baboso, sobón”; las malas lenguas no han hablado muy bien de él, en concreto, de esto doy fe; a José Luis Gasco, al ingresar en Investigación Operativa, al adscribirle a Técnico de Grado Superior, le escaqueo dos niveles; presumiendo ante sus mandos, de la “hombrada”, es decir “otro angelito”.

A él le asigne por decir algo, la mecanización e inclusión del MOT, en los ordenadores centrales, tipo “web”; para suplir al anterior Manual, en esos momentos “libro cerrado”, pero como si se



lo encargas, “al guardia de la esquina”; no le hacías arrimar el hombro, por mucho que le llamasas de todo y hasta en voz alta, estaba de vuelta en la empresa y además en el “techo” de su escalafón laboral nivel veintitrés.

Este cúmulo de acciones y reacciones, aunque no tengo pruebas, podría haber sido el camino, de terminar con mis huesos, en el año 1996, en el Hospital de Ramón y Cajal, con una subida de tensión, de **24 – 14**, por stress laboral con perdida de memoria durante casi doce horas, *-Mari, e hijos presentes-*, sin saber yo quien era; aunque estimo que algo influyo.

Una vez que salí del percance, digamos gracias a Dios, o porque no era el momento “del cambio” a mejor vida; con un severo control del “fuel control” sine die, me planteé, desde ese momento, la “empresa”, no era mía, ni la iba a heredar; en adelante seguiría currando, no se hacer otra cosa, pero con velocidades mas lentas; no ir siempre en “directa”, preconizándome y encharcándome, en todos los fregaos existentes.

El regreso de Basilio, una vez terminado su periodo, de baja temporal no retributiva de tres años, se incorporo, a esta parcela y a la de los Manuales de Pista; también editados estos, desde esos momentos en forma de libro, esta determinación, fue muy bien acogida por la red de aeropuertos.

La decisión de incorporar el MOT, por aquellas fechas, en los ordenadores, fue un puntazo; los conceptos: red, Internet, intranet, etc., solo estaba en las mentes de algunos privilegiados, era una actividad en “pañales”; de forma fulgurante, ha evolucionado, en estos últimos años, cambiando los hábitos, de todas las personas en el mundo.

La otra parcela incorporada a la unidad -sistema búsqueda de equipajes, a nivel mundial Worldtracer-; me toco comérmela solito



con patatas, María Luisa incorporada y añadida con el producto, tampoco estaba por la labor de dar mucha caña; estaba de vuelta de la actividad aeroportuaria, digamos de familia acomodada, no había conocido “necesidades”, durante su vida laboral.

El sistema, recientemente innovado y utilizado en todo el mundo, había sido pensado por las cias aéreas, soportado por Sita, a nivel mundial desde Atlanta, a donde se conectaba cada cia aérea, desde sus ordenadores centrales, y desde estos a sus redes propias; hoy en día esto, se llamaría red mundial con servidores o concentradores, es decir el umbral de Internet.

Esto no era novedoso, para los que utilizábamos el sistema de check-in de Iberia; teníamos conectados, todos los aeropuertos mecanizados o no, a los ordenadores centrales; obteniendo en “tiempo real” facturar a nuestros pasajeros, en los últimos años con sus etiquetas de equipaje; parece un “sueño” para aquellas fechas “cavernícolas”, nos intercambiábamos información en “vivo”, a través de los mensajes en cola; hoy conocido como E-mail, o en nuestro argot “emilios”.

No os engañéis, pero es cierto lo descrito y real para aquellos años *-finales de los ochenta y principio de los noventa-*; los de la unidad queriendo o no, intuyeron en esos momentos, las nuevas técnicas, cambiantes del panorama mundial y su forma de trabajar, empleadas muchos años después.

Es una pasada, aunque mi edad y la evolución tecnológica, por desgracia no han estado en sintonía; en muchos momentos he temido perder el tren, con el añadido personal, “de mi inglés”, como dicen mis hijos, “inexistente” *-que razón tienen-*; aunque siempre he pensado, los “mudos” también viven, se manejan y se hacen entender.



Lo mas llamativo, algunos de mis “grandes jerarcas”, no versados del tema, pensaban que “lo dominaba” -estaban equivocados, o les venia muy bien esta circunstancia, para no darme, un curso intensivo, en Londres como a otros-.

La causa, como “pajareaba” en mis actividades, en entornos fuera de la empresa; siempre será mi asignatura pendiente, pienso fue el eslabón perdido, el obstáculo para no progresar mas, de lo que he sido, en la empresa.

En su momento hemos hablado, de la etiqueta de equipaje, en explotación; en Iberia de forma experimental, se instalo por primera vez, en el aeropuerto de Santiago de Compostela; nueve meses después de Cathair, aprovechando para colocar, lectoras de tarjetas de embarque en puertas, con objeto de agilizar los embarques.

La puesta en funcionamiento, de la etiqueta de equipaje, conllevaba, definir un numero centralizado, para todas las etiquetas que emitiese la cia Iberia en toda la red; ocasionando realizar a priori, un estudio de consumo de las citadas etiquetas; para determinar, el “ciclo de vida”, de un determinado numero, con toda la red, emitiéndolas, incluido las facilitadas a las cias asistidas.

Este concepto es básico, para el sistema de Worldtracer, el citado número, es la forma de localizar -un 98%-, la mayoría de las veces las maletas: demoradas o extraviadas; no debemos nunca, olvidar las maletas, no se pierden, salvo que sean robadas por mafias o por sus propios dueños.

Debería permitir la repetición cíclica, de un mismo numero, cada “x” días, por el sistema central -al principio, con pocos aeropuertos con etiquetas, el ciclo de vida era amplio-; en la actualidad, podríamos estar hablando de doce a catorce días; no perturbando la búsqueda de equipajes, por poder tener “quizás”, la misma cia, dos números iguales “vivos” para distintas maletas a



localizar; la probabilidad de que se de la situación, es muy remota, pero podría darse el caso.

En consecuencia, salvado este escollo informático liviano y de futuro; se procedió a la puesta en funcionamiento, de forma experimental su instalación, en el aeropuerto indicado, desplazándonos Antonio y yo; objetivo: además de impartir la formación, verificar los medios físicos instalados, procedimos a su puesta en funcionamiento, tanto de la etiqueta, como de la lectura de las tarjetas de embarque en puerta.

En citado aeropuerto, coincidimos con un recién nombrado jefe de escala, José Antonio Muñoz, procedente de material; totalmente abierto a todas las novedades, teniendo la máxima colaboración, quedándose asombrado de nuestra profesionalidad.

La noche previa al arranque, sobre las cuatro de la madrugada, después de cenar en el catering, realizamos en tiempo real, la ultima probatina; utilizando: personal de limpieza del aeropuerto, a los guardias civiles, personal de seguridad, etc.; colaboraron con nosotros encantados, procediendo a continuación en “vivo”, con el primer vuelo programado, a las 07:00 horas de la mañana.

Ese día *-mejor dicho desde el día anterior-*, no nos acostamos, estuvimos en el aeropuerto a tope, cuarenta y ocho horas seguidas; marchándonos a dormir, al día siguiente al hotel, sobre las 12 de la noche, gestionando guardasen la habitación y nuestro equipaje, siendo la prueba experimental un éxito.

La tentativa fue integral, los demás aeropuertos querían el nuevo producto, en especial Barajas; ocasiono tener que remozar los citados terminales de la red, en pocos años. En algunos casos, con la intervención de Aena, dueña de los mostradores; teniendo “el menda” que discutir con ellos, la ubicación de los nuevos medios, en citados soportes.



En paralelo de forma individual, profundice en el sistema de Worldtracer; adjudicada la tarea sin “anestesia” por Guillen, convirtiéndome en el responsable de su utilización en toda la red.

El sistema me “engancho”, lo reconozco, por lo fácil de utilizar e interpretar, lo positivo y sencillo de manejar; me convertí en su adalid y defensor, en cualquiera de los foros, dentro y fuera de Iberia.

Es curioso al citado producto, lo podemos considerar, como “las caras de una moneda”; por un lado, el anverso, la inclusión del equipaje digamos extraviado; por el otro, el reverso, la reclamación del cliente, en el apto de llegada, ante la falta de su equipaje.

Es un juego informático, a nivel mundial, muy sencillo contrastar los datos, y localizar en tiempo real, las deficiencias cometidas por las cias aéreas en el manejo del equipaje.

Con una premisa constante, a tener por todas las cias, para dar un buen servicio, a todos sus clientes, con o sin fidelidad; esta es: mientras no se demuestre lo contrario, la “luz” es más rápida que el “sonido”.

Esto significa: todos los equipajes, incorrectamente manipulados en origen; como la mayoría de los incorrectamente estivados, en un punto intermedio; deberían estar siempre incluidos, en el ordenador de Sita en Atlanta, *-la “luz” es la manejadora de estos datos-*, elaborados.

La reclamación, realizada por los clientes, a la llegada del vuelo, a su destino, cuando les falta el equipaje, después de esperar - *el “sonido” maneja a los aviones-*; debería permitir adelantarse a la jugada, e informar a los mismos a priori, casi siempre estarían los datos incluidos; existiendo información, esto es calidad y no un teléfono 902 *-que paga parte-* de los utilizados ahora, cuando son



atendidos, previa llamada y les contesta un “autómata de centralita” fría y sin sensibilidad.

Ya he indicado, el sistema me apasiono, lo domine totalmente, analizando los manuales, sin recibir ningún curso, manejándolo mejor que los usuarios habituales *-como siempre en mi línea de autoformación-*.

Como Coordinador de Iberia de Worldtracer, he sido el único de la cia, en proponer novedades o modificaciones al sistema -dos en concreto-; a nivel mundial. Fueron aprobadas en Bangkok, las defendió en mi nombre y con mi presencia, José Gómez de Viva, lo de siempre: -“**Shakespeare**”-

En esos foros mundiales, donde venían asistiendo, desde hacia muchos años, personal de Iberia; la empresa por mi mediación, y sin que sirva de precedente, propone unas mejoras al sistema, totalmente asentado y homologado a nivel mundial, siendo aceptadas y desarrolladas.

Entre otros aptos, en el de Nueva York, ese año, se instalaron los nuevos medios *-etiquetas y lectoras-*; se desplazo Víctor y un “compi” de BCN para dar la formación, y su puesta posterior en funcionamiento; la aproveche yéndome con Mari, para estar presente el día del arranque; disfrutando de unos días en citada ciudad, con mi querida mujercita, pasándonoslo “Tetis de novicia”.

El establecimiento, de las nuevas etiquetas de equipaje, y de las lectoras en el embarque; ocasiono realizar nuevamente un periplo por todos los aptos, para instalar citados medios; traían en paralelo, una reducción sustancial de la pérdida de equipajes, con una manipulación más real de citadas maletas en los aptos.



“Sistema” a otras cias. De trasbordo a transferencia.

El desarrollo tan brutal en tiempo real, dado por Iberia a todos los procesos informáticos, en concreto el sistema de facturación de pasajeros, sus equipajes y su embarque; suscito, a las cias aéreas, poner sus ojos en el producto; contactando con la empresa, la posibilidad de adquirir el sistema, para incluirlo en sus ordenadores.

Esta demanda comercial, no paso desapercibida para Iberia, en concreto para Informática; dirigida en aquellos momentos, por Manuel López Colmenarejo; posteriormente por Bugallo *-ya les he mencionado en mis breverias-*; originando la venta de citados productos, a cias sudamericanas como: Viasa, Ladeco, y Aerolíneas Argentinas, después a Lan Chile, entre otras; en la actualidad forman un club de cias asistidas.

Nuevamente, nos embarcan a la unidad en una diligencia, empleando nuestro tiempo y recursos, sin dejar de realizar los objetivos de la Dirección de Aeropuertos; como eran las nuevas instalaciones del producto en nuevos medios aeroportuarios.

Esta carga constante de nuevas actividades, la unidad las tomaba como un reto; ocasionaba, ir minando sin darnos cuenta nuestra salud; originando en algunos, como es mi caso, graves problemas descritos *-no quiero volver al tema-*; aunque considero, no haber sido el único culpable, pero si el mayor, por no haberme negado, en algún momento la forma de llevar mi vida laboral.

No solo la expansión en la red, de la etiqueta de equipaje; la mecanización de las puertas de los aeropuertos; asumir una parcela para mi novedosa *-enganchándome-*, como la búsqueda de Equipajes (Worldtracer); el cambio de formato y posterior



mecanización del MOT; además me largaron, ya lo he indicado, las “facilitaciones”, llevadas por Grence, hasta su prejubilación.

Cuando él se prejubiló, me tocó ser el responsable, de una nueva diligencia a mecanizada, llamada TIMATIC; la actividad anterior el producto TIM *-libro mensual-*; no daba mucho trabajo, salvo una o dos reuniones anuales, en distintas partes del mundo, con las ocho cias constituyentes, *-en los años sesenta-*; posteriormente con la asistencia de las cias asociadas. La agrupación sin ánimo de lucro, entre las que se encontraba Iberia como fundadora, era gestionada desde su arranque editorial, por Grence, desde citados años.

Se pretendía como he indicado mecanizar el libro, me toca el “marrón”, sin anestesia; y como siempre, sin pajolera forma, de hacerme entender en inglés *-en este caso solo-*; para lo cual decidí largarle, la escasísima, por no decir nula gestión diaria, a María Luisa, la asume, admitiéndola a regañadientes y no se responsabiliza en cuerpo y alma *-en su línea-*.

Para complicarse más el tema: al grupo de trabajo del TIM, desde su constitución, la “tira” de años “sito” en Holanda, donde estaba ubicada su publicación editorial; las autoridades holandesas, le exigían una adaptación de su legislación, de cara a la C.E., debería constituirse una Sociedad, con el citado grupo.

Planteo el tema en Iberia a mis jefes jerárquicos; llegando al Director Gerente “de turno”, a pesar de ser básicamente, un argumento “jurídico y económico”, me largan el “mochuelo”; dándome un poder notarial para representar a Iberia, como “consejero” en la citada sociedad, a constituir *-no quieres café pues toma dos tazas-*.



A Iberia como accionista, con los dividendos reportados anualmente por el “negocio”, permitían que María Luisa y el “menda”, les resultásemos totalmente gratis a la empresa, tanto en los emolumentos, de la parte del trabajador, como el de la empresa - la remuneración del “consejero” (es un decir) cero pelotero-.

En el impas, a las cias aéreas de Sudamérica, como ya he indicado, les interesaban nuestros sistemas y los adquieren; dedicando como siempre, los medios a las mismas, para instalar nuestros productos en sus redes comerciales y aeroportuarias.

La puesta en funcionamiento de los productos para: -Viasa, Aerolíneas, Ladeco y Lan Chile-; dieron múltiples situaciones, dignos de mis breverías, para estas vivencias currentes; con objeto de no extenderme, mas de lo previsto no las relatare, salvo un retazo, dado su contenido cultural; a mi me llevo a impactar, al verificar la riqueza, de la lengua española y su diversidad universal.

La “curiosidad” la describo, para glosar, el impacto producido en mi persona. En la puesta en funcionamiento, de los sistemas informáticos vendidos a Aerolíneas Argentinas; *-fue la cia que mas medios adquirió-*, teníamos desplegados al limite los recursos humanos; para funcionar con la máxima perfección, ocasiono la siguiente, situación “entrometida”.

Estando en el aeropuerto de Ezeiza, una vez formados a todos lo usuarios del producto, según la demanda de citada cia; en el día de la puesta en funcionamiento, uno de los supervisores formados, se me acerco al lugar donde me encontraba; en un mostrador detrás de un empleado cara al publico, en la cinta de equipajes, explicándole una cosa concreta; me exterioriza, hay una “marbeteadora” que no funciona.



La cara de asombro, puesta por mí, al escuchar el citado “palabro”, debió ser “de libro”; era la primera vez oída en mi vida; lógicamente no tenía ni zorra idea de a que se refería. Uno estaba curtido en cien batallas, pero en aquel momento, me habían pillado con el pie cambiado y la mente en blanco.

Ni corto ni perezoso, finalizada mi explicación, le indique me llevara, al lugar donde estaba digamos “el desaguisado”; nos ocasiono desplazarnos por el Terminal, hasta otra posición de facturación; al llegar me indica con las manos, el “artilugio” inutilizado, esté no dejaba de ser, sino una impresora de etiquetas de equipaje.

Procedo a analizar la situación, resuelvo el tema sin ningún problema; quedándose en mi subconsciente, la celebre palabreja, lanzada por el supervisor; no se me iba del “tejado”, como se suele decir, ni arto de vino.

Al regresar a mis madriles, trate de aclarar, el entuerto del palabro *-tenia un paralelismo, a cuando de joven, me cuestionaron, por la “celebre capital de Australia”-*; procedí, a irme al Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española y buscar el vocablo.

Curiosidades de la vida, veo la palabra “marbete”, y me deja transpuesto, significa etiqueta; utilizada por la marinería española, en siglos pasados, deduje, termino de nuestra lengua, dejado de utilizar en España y habitual en Argentina.

Esto me estimula, al pensar lo enriquecedor de nuestra lengua, y las pocas palabras, utilizadas en nuestra “argot” diario; lo que terminaremos aprendiendo, de los comunes usuarios de otros países, de la citada lengua, y la misma “no decaiga”, potenciándose cada día más a nivel mundial.



Entiendo las reminiscencias de ciertas zonas, comarcas, comunidades y para algunos “naciones”, de nuestro país; por su lengua, “materna u autóctona”, no se les esfume; a mi juicio sin perder de vista, en ningún momento la lengua que nos une, dentro y fuera de España a muchos millones de personas *-lastima los años perdidos, en siglos pasados, por culpa del absolutismo centralista, rígido, austero y dictatorial soportado-*, ¡hay si hubiera prosperado, la celebre constitución “La Pepa”¡.

Por aquellos años, mis hijos ya crecitos, con edad de votar; pretendían “salir del nido y volar por ellos mismos”; a Mari y a mí, nos parecía correcto, cada uno en su “trastienda”, nos negábamos a que ocurriese lo inevitable; queríamos seguir teniéndolos, bajo nuestras alas protectoras *-en la actualidad ya “carca”, el pensamiento es el mismo-*, motivo: los queremos.

La primera en dar el salto, fue nuestra querida Aranzazu, a lo largo de su vida, nos ha llenado de satisfacción; en especial, el día que en voz alta, defendió su Doctorado de Biología, una vez terminada la carrera; su paso previo, fue la preparación del “mismo”, colaborando en lo que me requería; he “participao”, en fotos plasmadas de sus “archiperres” de investigación, en su libro final del doctorado.

Es curioso, también tuve que ayudar a Marta, cuando preparo su trabajo de fin de carrera, con los sistemas ofimaticos del momento, la vino muy bien para manejar en profundidad el Word; al paio, disfrute, reescribiendo y encuadernando, el trabajo de fin de carrera mió, teniéndolo en la actualidad, en un soporte informático.

Aranzazu tomo la decisión *-como de paso ya he indicado con anterioridad-*, de irse a vivir su vida, no muy lejos de casa, a “la Vaguada”; nos pidió avalarla en el alquiler del piso, que pretendía



compartir; no dudamos, en ningún momento, ayudarla en sus proyectos independentistas; aunque pase una época, de lo mas desagradable, recorriendo todos los rincones de nuestra casa, la eché mucho de menos en esos momentos.

En la nueva casa de Aranzazu, pasamos con ella, algunos momentos muy agradables; como la visita de la familia de Santiago *-se dio una vuelta por aquellas fechas-*; me acuerdo, de una comida familiar, estábamos todos, faltaba donde sentar a los asistentes, bajando a la tienda de la esquina, a comprar unas sillas plegables.

Por esas fechas, con Mari, viaje por los rincones, de nuestra querida España, una vez acompañados con los “pirulos”; como fue, nuestro viaje a Trujillo y Guadalupe en Badajoz; donde tuvimos, una comida muy ampulosa, en la Casa de la Troya; por un precio módico y único, de 1.250,00 Ptas. /persona. de las de entonces; poniéndonos hasta las “cejas” de comida, era imposible, comerse todo los que nos pusieron.

En otro momento, nos decidimos realizar, el camino de Santiago de Compostela en coche; empezando en la cartuja de Miraflores, en la ciudad de Burgos, recorriendo todos los pueblos de Burgos, Palencia y León; entrando en Galicia, a través del Bierzo, por Lugo y la Coruña, hasta llegar a Santiago; donde estuvimos con la “famili” unos días, era año jubilar, ganamos a nuestra manera, el indicado jubileo.

El regreso, atravesando el norte de Portugal, visitando entre otras ciudades Oporto; entrando en España por Ciudad Rodrigo, llegando a Madrid vía Ávila; fue un viaje maravillo y entrañable, muy sensible para los dos, sin la presencia de nuestros hijos, como una pareja de “recién casados”.



Las “asignaciones no solicitadas”, Worldtracer y Timatic, originaron tener, reuniones “externas”, acarreando asistir a las mismas *-acompañado de María Luisa, o con personal de LZ de Iberia-*; a ciudades, que por su diversidad, y lejanía, me gustaron, como Kuala Lampur, Panamá, Ámsterdam, Vancouver, Bangkok.

Para mi, fue lo único beneficioso, obtenido del “muerto”, largado sin comerlo ni beberlo; del marrón no me libre en absoluto, la ayuda proporcionada, laboralmente hablando, de María Luisa fue nula; me daba la sensación, que por mi falta de “ingles”, colaboraba, lo imprescindible para no enfadarme.

Esta ansiedad, por tratar de perfeccionar, las cosas no solicitadas, sacarlas adelante, como ya he dicho, fue a mi juicio una de las causas, por no decir la única, de la perdida transitoria de memoria, por “Stress”, ya relatado con anterioridad.

En la actividad principal, es decir la facturación de los pasajeros y de sus equipajes; función donde me sentía, integrado, se dio un nuevo paso sustancial; al desarrollarse un nuevo modulo, definido como EDIFACT; este permitía soportar, la inscripción en tiempo real, a través de mensajes estandarizados conformados y definidos por las cias aéreas - sustentados en la banca internacional-, facturar entre ordenadores, a los pasajeros en conexión entre las cias.

Dicho de otra forma, se podía dar a los pasajeros de Iberia, las tarjetas de embarque, de sus vuelos de continuación, en otra compañía *-en el argot aéreo, definido como transferencia, discerniéndolo del trasbordo (vuelos en conexión de la misma cia)-*, lógicamente, se obtenía también en el sentido contrario, los pasajeros llegaban a nuestros vuelos, con las tarjetas propias, dadas por otras cias en su origen.



La dedicación plena, de esta función se la asigne desde el primer momento a Carmen, dada su fluidez de la lengua de “Shakespeare”; al principio intercambiábamos información, desde el punto de vista de adaptación informática; con el tiempo empezó a volar sola, ayudada en la sombra por Antonio; él era una hormiguita en esta, como en todas las actividades, que se le encomendaban.

Carmen tuvo que asistir, a reuniones a nivel mundial, para normalizar y homologar los mensajes Standard definidos; estos siendo los mínimos necesarios, precisaban cada vez, de más información, a intercambiarse entre las cias; para poder enlazar, de forma fructífera tanto el pasajero como su equipaje; en los aeropuertos de conexión, entre las cias participantes, en cada evento.

Antonio aprovechó la coyuntura, para montar una serie de controles del lance, y disponer de toda la información del caso; optimizando el proceso diario, aportando datos a las otras cias, con el fin de “mojarse”, cada día mas en la actividad.

En otro momento he comentado, la incorporación a la unidad, de algunas personas, del aeropuerto de Madrid-Barajas; pero debo precisar, un caso que por su trayectoria, merece una brevería a describir, en esta labor personal del cronista.

El eje principal, de las descripciones de este documento, en cualquiera de sus fechas, ha sido la interpretación personal de mis avatares currentes; narradas a través de unas concisas y claras breverías, a mi juicio han marcado mi vida; combinadas con unas “pildorillas” familiares muy entrañables, lógicamente no todas, diría que las mínimas, en este texto; no ha sido mi intención relatarlas, estando esparcidas, de forma cronológica en todo lo descrito.



La presencia de una mañana cualquiera, en mi despacho, de una compañera del aeropuerto, por razones personales aspiraba, a tener un turno fijo de mañana; Ana Belén González, quería hablar conmigo, por referencias le habían hablado bien de mi, pretendía incorporarse a la unidad, al dejarla salir de su actividad.

Lo hablado de mi era cierto, es decir atendía y recibía, a todas las personas que vinieran a verme; también es verdad, no las dedicaba mucho tiempo, creía no disponerlo; por otro lado, siempre he desconfiado en la primera impresión, como en otros capítulos ya he comentado, de la capacidad, actitud y aptitud, de las personas.

Es curioso en este caso, la forma de pajarear y expresarse de Ana Belén; quizás el origen de su actividad, estaba en llegadas, con reclamaciones de perdidas de equipajes de los clientes - *conocido en nuestro argot como LL-*; me impacto, pensé, podría cubrir mejor y con creces, la parcela de María Luisa en Woldtracer, y a esta la quedaban pocos años para su prejubilación.

Dicho y hecho, la gestione su incorporación a la unidad, debo decir *-no tengo abuela-*, fue una decisión bien tomada; ha sido otro brillante en bruto, de los tratados en mi vida laboral; a la cual se la fue encaminado, en sus actividades asignadas, llegando a ser por su contenido una fuera de serie; realizando con los años, en check-in y en equipajes, lo que la mandases.

Con la nueva “sabía”, pensamos como mejorar, los tiempos empleados, en la captura de los datos, de actividades no realizadas; caso: los equipajes no estivados, en origen o en un punto intermedio de su ruta, en sus vuelos correspondientes; o estivarlos por error en otros vuelos, demorando su entrega, en el destino del pasajero.

Se precisaba disponer en los patios de equipaje, en lugar de unos escasos equipos fijos, donde se elaboraban las etiquetas



“Rush” a posteriori; para el equipaje diferido reenviarlo; al tener en la etiqueta, su vuelo no estibado -“*hablaba*”-; se debería incluir, en tiempo real, en un nuevo vuelo, a su destino; precisándose unos equipos móviles e inalámbricos, que emitiese la etiqueta “in situ”, en cada situación detectada

Este pensamiento, se ha llevado a la realidad recientemente -estando a punto de prejubilarme-; permitía y ha permitido, disponer de la información, en el sistema de Búsqueda de Equipajes Worldtracer, con una mayor rapidez y agilidad en el tiempo.

Entre los factores mejorados, con la rapidez de este proceso, es disponer en destino, de información a la hora de reclamar el cliente, la falta de su equipaje; se le podrá decir en la mayoría de los casos, su equipaje estaba localizado y el vuelo llegando al aeropuerto.

Hoy en día se debería complementar la captura del equipaje diferido con un mensaje al móvil o un E-mail, en tiempo real a los clientes afectados por esta situación, eso sería calidad, y no lo que les mareamos sin darles una información clara, breve y rápida.

Esta actividad, ha permitido detectar y ajustar, las incorrectas estivas de los equipajes y sus entregas en fechas posteriores. La curva estadística, se ajusta a una distribución de Poissón; cuya “*media y moda*” tenía un valor de 1,4 a 1,7 de días -*el 97% de las entregas se realizaban en un intervalo de 0 a 4,6 días-*; con las nuevas capturas, la gestión se ha optimizado, pasando la curva de Poisson a ser de 1,1 a 1,3 de días -*el 97% de las entregas, pasar de 0 a 3,1 días-*.

Una idea de Ana Belén, fue plasmar de forma automática, a través de una interconexión de check-in y Worldtracer; en el registro de la reclamación del pasajero, por la falta de su equipaje; la



inclusión, de la información, completa del registro de check-in del pasajero *-es decir en nuestro argot la “PR”-*.

La marcha de Aranzazu de casa, al realizar una vida independiente y personal, origino por aquellas fechas, no coincidir todos en vacaciones, privándonos de su presencia, con la del resto de su familia.

Nuestras vacaciones, siguieron en la misma línea, de toda la vida, tratando de ir mas a las islas, tanto nacionales como internacionales; llevando nuestros “huesos”, entre otros sitios a Santa Cruz de la Palma, donde estuvimos los cuatro del “núcleo” casero; pasándolo muy bien, en un apartamento bungalow, cerca de la ciudad; recorriendo toda la isla, no subimos al Roque de los Muchachos, dada la carretera con curvas, y el miedo a las citadas, de Mari.

Realizamos nuestros saltos trasatlánticos, uno de ellos solo con Nacho *-Marta ya hacia sus pinitos sola-*; nos llevo a nuestra entrañable isla de Santo Domingo; a Mari desde el primer viaje, fue de toda la familia *-es decir el quinteto-* la encanto, en la actualidad, no duda en repetir la experiencia; si volvemos los dos solos nuevamente a saltar el charco, a mi me gustaría ir a Cuba o Puerto Rico; veremos si la convenzo, ya jubilado, realizamos excursiones culturales mas cercanas y en grupo con Veteranos.

Este viaje descrito en el párrafo anterior, realmente era el tercero y no el último de los realizados a citada isla; los dos primeros, estuvimos los cinco del clan, como ya he indicado; pasándolo de forma muy divertida y anecdótica, con muchos recuerdos de todos.

En familia seguimos comentándolos, como mis nulas “artes marineras”, al no haber sido en mi vida “patrón de barco”; causa: a



la barca de vela, donde pretendíamos, dar una vuelta, por el calmoso y transparenten mar, no conseguir moverla de su sitio; riéndose mis hijos, entonces y ahora a mandíbula batiente, como si les fuera la vida en ello, dada la situación cómica, del “menda”.



Al final prejubilación, cambio milenio, más hitos

En los dos últimos trienios de actividad laboral, antes de mi prejubilación, están mas nítidas las situaciones; las breverías currantes percibidas, son mas cercanas, como el celebre cambio del milenio, la describiré, como una píldora muy significativa.

A mas de la mitad de la década de los noventa, me encontré con una lotería, Guillen se iba de la Subdirección; lo celebre lo mas eufórico posible, de forma muy relajada; pasando el día “pipa”, no me emborrache, no es mi estilo, pero tenia un subidon de la “leche”.

Vino a sustituirle como Subdirector, García Vinuesa, prácticamente no había aterrizado en la Subdirección, cuando le asignaron a otro destino; no obstante fue comprensible con todos, predispuesto a “luchar” por las demandas personales de la unidad; no obstante se dedico en cuerpo y alma a equipos tierra, a las otras unidades las dejo “pajarear” a su aire.

Para suplirle a su vez, llego a la Subdirección Javier Abollado, Ingeniero Aeronáutico, le conocía de la Dirección de Material; dado sus antecedentes “sindicales”, mantenía esperanzas, para bien de los “compis”, de cambios en la Subdirección, decepcionándome; llego a efectuar algo, aunque prácticamente fue mínimo; su única gestión a realizar, no le apeteció llevarla a buen termino, un reconocimiento real y sustancial, de las personas de la unidad; equiparándolas, a las de igual o similar labores, en otros proyectos informáticos.

Lo único positivo, a lo largo de su actividad: llego a asimilar, a Carmen a Técnico de Grado Superior; y reconocer los puesto de Antonio, Rafa y Ana Belén, como de “catalogo”; permitía



incrementar sus emolumentos anuales, no era gran cosa, al no poder promocionar laboralmente hablando, si progresar económicamente.

Por aquellos años, Aranzazu una vez Doctorada, consiguió la concesión de una beca pos-doctorado, de estudios en Holanda, en concreto en Leiden, se fue por 3 o 4 meses. Fue el primer “hito”, en su carrera profesional de investigación; a la larga sin tener ella ninguna culpa *-es mi opinión-*; le pasó factura, causa el “compañero” de toda su vida; al parecer no era tanto; durante su ausencia, no supo mantener su hombría, es decir un impresentable.

Sus efectos repercutieron en ella años después, no merecen más comentarios en estas breverías; la vida es así de cruda y dura, en la realidad cotidiana. En aquellos momentos, toda la familia, es decir los cinco del mando, pasamos unos días, muy agradables en Holanda, en concreto en Leiden y nuevamente en Ámsterdam, asistiendo y disfrutando a tope de los lugares, algunos ya visitados.

El tiempo no nos acompaña, como la vez anterior nos hizo un frío del Carajo, estando algunos de los canales en Leiden helados; me acuerdo gratamente, la vista realizada a un vivero, donde deje plasmada, una foto de Nacho, atándose una bota en un hueco de pared de ladrillo rojo.

Mi vida laboral, en aquellos últimos años fue interesante, aunque monótona, me había planteado muy seriamente: la empresa Iberia, no la iba a heredar; el pie del acelerador, lo tenía casi sin gas, se podía llevar cualquier actividad propuesta, como digo con una mano y mirando al tendido.

A la unidad recurrían de forma habitual, y a alguno de nosotros de forma concreta; por situaciones llamativas suscitadas. Causa: el escaso bagaje de algunas personas, con título bajo el brazo, de nuevo ingreso en Iberia; o procedentes de la Dirección de



Material, o de unidades nada relacionadas con las actividades Aeroportuarias o de Handling.

No se me olvidara un acaecido, en el que me vi envuelto, sucedió un martes a primeros de junio de 1998. Había ido a una de las muchas reuniones, monótona y nada intrascendentes pero muy concurrida, de las ya establecidas; a primera hora en Velázquez, me fui directamente desde casa, dejando el coche en el aparcamiento.

La reunión soporífera, participaba, dando mi opinión y criterio, sin ninguna ilusión, cuando se me requería; en un proceso donde no pretendía, brindar nada de mi controlada dedicación.

Estábamos ubicados, en la planta bajo del edificio de Dirección, en una habitación, donde había una sala de reuniones. Iniciada la citada reunión, en un momento dado se presentaron, preguntando por mí, personal de vigilancia y de la Secretaria de la Dirección General, es decir Presidencia.

Me intranquilece, al no esperar la situación y menos con los medios empleados, para localizarme; les pregunte pasa algo grave, en mi entorno familiar o de mis responsabilidades; se limitaron a decirme, se precisa tu presencia, en la Dirección General.

Abandone la reunión, dejando al grupo de personas sorprendidas y asombradas por el reclamo; preguntándose que le pasaría a mi persona o a mi actividad; no digamos al “íncrito”, se sentía en esos momentos como un reo, sin conocer la condena ni el desaguizado; por otro lado estaba tranquilo, dada mi experiencia de muchos años, dispuesto a enfrentarme a lo que surgiera.

Al llegar a la sala de reuniones, de la Dirección General, me encontré a todos los directores de la Compañía, con Ángel Mullor al frente -“*los martes tenían reunión de maitines*”-; fuera de si, con



una emisora de gran potencia, de fondo, conectada con la Dirección General de la Policía; me dirigí a mi Director de Aeropuertos, entonces Salvador Magallo, preguntándole por el “sucedido”, me indica en voz baja, han secuestrado un avión, motivo y causa de mi urgente localización.

En ese momento, me ve Manuel López Colmenarejo, dirigiéndose a Mullor, le dice ya esta aquí José María; este vuelve la cabeza e indica, ponerle en antecedentes; en esos momentos “flipo”, desconozco la necesidad de mi presencia, y mi aporte en el “entuerto”.

A continuación, en voz alta dirigiéndose a la Policía, Mullor dice más o menos, ha llegado el “experto”, van a ponerle al día de la situación; yo entre asombrado y cortado, asisto a los diferentes momentos, propagados delante de mis ojos y oídos, trato de ponerme al corriente.

Un vuelo realizando la ruta Sevilla a Barcelona, ha sido secuestrado y desviado al aeropuerto de Manises en Valencia; se requiere de mis conocimientos, para determinar los pasajeros transportados y toda clase de información a facilitar, del citado vuelo, a la Policía, e indirectamente a la prensa, lo estaban recabando en esos momentos.

Ni corto ni perezoso, pongo “manos” a la faena, en la pantalla de la Secretaria de la Presidencia, entrando con mi clave; me encuentro lógicamente, como era de espera, el vuelo en estado “Emergencia local”, no se puede acceder al mismo, como es natural.

Reporto a los directores, indicándoles, por protocolo, no se debería, acceder a los datos *-es la primera vez que ocurre-*; por mi clave podría, volcarme el vuelo, quitando el control a la pantalla que había realizado esta acción. Indico lo lógico sería contactar



previamente, con la posición donde se había realizado el bloqueo; en todo momento, dirigiéndome en concreto a Bugallo, responsable de Informática; Mullor me indica, proceda como crea oportuno, rápido y concreto, se asume toda la responsabilidad de la empresa, por la “causa”, dada la situación a discernir en esos momentos.

Analizada la posición, determino quien ha bloqueado el vuelo; Informática, el Dpto. Check-in, en concreto Elisa Pérez-Fajardo; la llamo por teléfono, la comento donde me encuentro y lo que me requieren; la indico te paso con Bugallo, para confirmar lo hablado, le da instrucciones; pasándome el teléfono, la indico el pid donde estoy, me trasfiere el vuelo y me desea suerte.

Mientras tanto, estoy escuchando la emisora de la policía, indican, en el vuelo se encuentra Soledad Becerril; a través de su móvil esta indicando, la posición donde estaba sentado el secuestrador; las características del mismo, es un ir y venir de llamadas y situaciones, almacenadas en “mi coco”; con la aportación por mi parte de datos, facilitados y proporcionados por los sistemas, en concreto el de Facturación de Pasajeros.

Disponible el acceso al vuelo, listo la información: numero de pasajeros embarcados en el mismo; características de hombres, mujeres y niños, acompañados o no; sus nombres; me dedico, a ubicarlos en los asientos del avión, para tratar de dar mas información, del pasajero secuestrador, si concretan mas su ubicación o colindantes.

La lista concreta y real facilitada, no era la manejada hasta esos momentos, obtenidas por personas de buena fe; antes de poner el vuelo en “Emergencia Local”; había discrepancias en concreto, de los menores no acompañados, que iban en el vuelo.



A la hora de dar, una información coherente a la prensa, este detalle, es muy importante, dada la responsabilidad, contraída por la empresa, con estos menores; dejando a la misma, con el culo al aire, sin necesidad *-este hecho, motivo la necesidad, por parte de la empresa, de dar unas normas y pautas de comportamiento y actuación, en estos menesteres, para en el futuro desenvolverse todos al mismo ritmo-*.

En un momento determinado, la policía nos recabo mas información del pasajero; no solamente Soledad Becerril; sino otros y por móviles, habían informado, de donde iba sentado en el avión antes de actuar; dando como info, el asiento donde se encontraba, dos filas delante, a la derecha de donde iba ubicada Soledad Becerril.

Procedo a localizar, el asiento de citada persona -Soledad Becerril-, una vez emplazado, determino el asiento del asaltante; encamino la gestión, facilitando, el nombre de la persona, les indico el inicio de verificar su reserva, y el momento de la compra del billete, por parte del secuestrador, para aportar mas información.

Analizada la reserva, la venta del billete se había realizado, ese mismo día, a las 07,35 horas, en las oficinas de billetes de Iberia en el Aeropuerto; datos incluidos en el registro del pasajero, por el emisor del billete; les informo los datos a la Policía, sorprendiéndose, les comento, procedía a llamar al “compi” de Sevilla; por si aportaba mas información útil, no reflejada en el registro de Reservas, me indican adelante.

A todo esto, los Directores, siguen mis acciones admirados, incrédulos y digamos hasta sorprendidos; aunque Manolo, Salvador y Bugallo, no tanto, me conocían, sabían como pajareaba en mis actividades, no dejaba la “presa” viva en ningún momento.



Localizado por su clave, llamo al compi del aeropuerto de Sevilla, me indica estamos inquietos por las noticias y por la aglomeración de la prensa local; le digo tranquilo, lo único requerido, es si puedes aportar, mas información de una venta realizada, a la hora concreta, a nombre de la persona que te voy a facilitar.

Han requerido mas información, pero el acceso a la reserva como al vuelo están “bloqueado”, me dice; eso ya lo se, hemos tratado de protegerlos *-toda la conversación, era con manos libres, los oyentes seguían la secuencia de mis acciones en tiempo real-*, para facilitar unos datos coherentes.

Al analizar los billetes emitidos y su cobro, me indica, al pasajero en cuestión le llamo la atención, le pareció trastornado; tiene de él su teléfono de contacto, su dirección, aportado para identificarse, además del DNI, una carta del hospital, le indico, podrán requerirse, citados documentos, guárdalos y mándalos por fax.

La policía, con esta pesquisa *-lo supe después-*, contacto con la familia, y la misma les informo, estar inquietos no sabían de su paradero, el pasajero secuestrador estaba en tratamiento, por estar el familiar perturbado; con estos rastreos entre otros, la policía procedió a desbaratar, con profesionalidad, precisión y rapidez, el secuestro del avión, al final quedo en agua de borrajas, aunque con sobresaltos.

Una vez que las aguas volvieron a sus cauces, procedí a decirles a los Directores, si no precisaban mas de mi presencia; me volvía a la reunión, dejada unas horas antes *-si es que continuaba-*; se quedaron, sorprendidos y atónitos, por mi forma de actuar, Mullor me dio las gracias, por lo gestionado.



Les consulte, si manteníamos la “Emergencia local” del vuelo, o lo liberábamos para ceder el acceso al mismo, a toda la red de equipos informáticos; les sembré la duda, unos decían que si y otros decían que no *-es decir La Parrala-*; les sugerí, podría existir una solución intermedia; devolver el control a Sistemas, me parecía el lugar mas idóneo, asumieron mi sugerencia.

Por esas fechas, nos acercábamos a la época estival, Mari y yo preparábamos nuestras vacaciones en solitario, los chicos *-para mi siempre serán descriptos de esta forma-*, campeaban a sus anchas; una era Doctora, la otra había terminado la carrera de Ingeniero Técnico Agrícola, el otro se fajaba con la carrera de Informática *-contra su voluntad-*; aparcándola se puso a currar.

Los “viejos” ese año nos fuimos en verano a Mahon (Menorca), isla desconocida para nosotros, pasamos quince días de ensueño; recorriéndola, viendo sus calas y acantilados; la isla transmite, calma y tranquilidad, es digna de elogio, detectas sus cincuenta años de presencia inglesa.

El verano siguiente nos fuimos, a la isla de Mallorca a Manacor, completamente opuesta; algarabía, marcha, totalmente enfocada al turismo, en fin otra cosa; también lo pasamos muy bien, dando un periplo completo a la misma, visitando, todo lo visitable.

La actividad laboral seguía su ritmo, es decir después del “susto”, acaecido en mi persona, lo había superado pero no olvidado; en aquellos momentos, se planteaba una nueva activad; actualmente una realidad evidente para la empresa, es decir la emisión del billete electrónico “ET”.

El interés estaba limitado, en esos momentos, a los vuelos nacionales; a nivel de IATA, entre todas las cias, se estaba



definiendo, las estructuras y reglas de juego, para poderse intercambiar, la información, emisión e incluso los pagos.

Esta actividad de nuevo cuño, la intuía como básica en el futuro, comenzó con grandes dificultades, para limar las deficiencias soportadas por la novedad en tiempo real; su integración, en todos los entornos tolerados, hasta su gestión económica.

Decidí, asignarle la tarea definida y concreta, a Sonia del Valle, al principio lo llevaba con dificultades como todos; consultándome dudas como es lógico, al final se ha convertido en una experta del tema; hoy en día se va a convertir, en un soporte único. A partir del año 2008, va a desaparecer en las cias aéreas, los documentos de papel, para la venta de plazas.

Con este nuevo producto, Iberia siguiendo en su línea, fue una adelantada; lo estableció como medio de ingresos, antes que muchas cias aéreas, fue una de las primeras por no decir la líder; nos tenían a todos los medios, en el “ojo del huracán”, dando los primeros impulsos al producto, por ser conscientes, de a donde evolucionaba la informática y la red de redes a nivel mundial.

El futuro pasaba por la adquisición, de un billete electrónico “ET”, legalizado por la cia aérea; desde tu casa a través de Internet, pagando de forma segura con tarjeta de crédito y obteniendo un documento económico avalado; para poder volar en la cia, mas adelante en cias aéreas en conexión. En esos momentos estaba en la recamara, poder obtener en tiempo real, la tarjeta de embarque de los vuelos, como se hace en la actualidad.

En mi experiencia laboral, estas novedades, se iban produciendo y acumulando, dejándome a un lado de la vida familiar; cuando quise darme cuenta, me encontré con algo habitual,



en muchas de las parejas, en estos últimos años; no esperaba le ocurriera a mi querida hija Aranzazu *-ya lo he comentado-*, pero se encontró con un ahí te quedas; de su impresentable compañero muy querido para ella (*ha sido el primero y hasta hoy por desgracia el único -la ha dejado bien marcada-*); traicionándola en sus quererres, si alguna vez los tuvo; engañándola con otra, en fin un indecente y poco hombre.

Cuando quise darme cuenta, mi hija nos plantea haberla salido, una beca posdoctorado en América, en concreto en Columbus (Ohio) y se larga; nuevo palo emocional, por la distancia que nos separaría, debo reconocer esta vez, estaba mas curtido; no lo pase tan mal, como cuando se fue, por primera vez de casa, a vivir con el que no quiero ni nombrar.

Instalada Aranzazu en Columbus, nos plateamos el resto de la familia, visitarla, formando una piña de solidaridad en citada ciudad; dicho y hecho, nos fuimos por un lado Mari y yo, algo mas de una semana; luego se presentaron Marta con Juanjo y Nacho.

Nachete, se paso con su hermana casi un mes, según Aranzazu le sirvió además de convivir con ella; empezar a realizar sus primeros pinitos en la cocina; hoy en día, se maneja en su casa de maravilla, gracias entre otros a su hermana *-por cierto se llevan como el perro y el gato; uno no puede ni debe ponerse en medio-*.

Finalizaba el siglo, a nivel mundial se planteaba, en los últimos años, los problemas informáticos, del cambio del milenio, que acarearía, el cambio numérico *-pasar del año 1.999 al 2.000-*; en los programas de ordenador, existentes en esos momentos, dado los pocos años “activos”, de los soportes ofimáticas, en este mundo totalmente vigente y en evolución.



La antigüedad de la informática, no llegaba a los cincuenta años; la definición de la fecha, en sus primeros años esta soportada, por una secuencia creciente de los años, de dos dígitos, de forma progresiva, no estaba previsto, el cambiar a un valor inicial de 2; en la mayoría de los sistemas informáticos existentes, poco evolutivos.

A nivel mundial, ocasiono una inquietud total, para verificar un proceso, no perturbador de los sistemas; para este cambio de fecha *-no prevista en algunos, no todos-*, de los sistemas informáticos, las empresas montaron, grupos de trabajo y asesoramiento, para “atacar él problema en muchos casos teóricos”, con una gran inversión económica, para acometer lo que se definió como “2K”.

Para mi fue un “marrón” mas asistiendo, a esas reuniones multidisciplinarias dentro de la empresa; por cierto muy aburridas. Los grandes sistemas de la cia, no tendrían este problema; la fecha se “gestionaba”, a través de un valor creciente, desde la fecha de instalación de los ordenadores; con comienzo en el valor “1”, esta cifra, se relacionaba con la fecha real de día, mes y año.

No obstante “esta premisa”, se realizaron una serie de pruebas, previas a la fecha indicada del cambio de siglo *-del 31 de diciembre de 1999 al 01 de enero del 2000-*; para confirmar y ratificar, no darse ninguna incidencia con el cambio del siglo; voy a tratar de describir brevemente la actividad gestionada, así como la única incidencia real, dada en el entorno de las cias áreas asociadas con Iberia, en esos momentos.

En el mes de octubre (1.999), se monto un simulacro, para verificar todos los sistemas informáticos, intervinientes en el proceso del despacho de un vuelo, su despegue y aterrizaje, cambiando la fecha del siglo, en mitad de la ejecución del vuelo a realizar.



Las actividad consumada, en el sistema de facturación de pasajeros, consistía en realizar un vuelo real; desde el aeropuerto de Sevilla, con despegue y aterrizaje en citado aeropuerto - *comenzaba un día y hora del año 1999, terminaba un día y hora del 2000*-; con un vuelo ficticio, creado en todos los sistemas; los pasajeros eran medios humanos de la cia, en el aeropuerto -*incluidos algunos miembros de la dirección*-, con destino Jerez.

El proceso ocasiono, un montaje total de la actividad, en citado aeropuerto; a partir de las 23.30 horas, los empleados de la cia (previamente habíamos cenado), obteníamos nuestras tarjetas de embarque; despegando a citada hora, sobrevolando el cielo sevillano; verificando los sistemas informáticos del avión, ante el cambio de fecha, aterrizando nuevamente en Sevilla sobre las 00,40 horas del día siguiente; para la simulación del modelo seria, “año 2000”.

Hechas estas pruebas, sin ningún problema, era lo esperado; no obstante el “comité de sabios” dirigentes del proyecto, monto un seguimiento en tiempo real, para el día del cambio del “año y siglo”; como máximo responsable funcional, de la aplicación de facturación de pasajeros; me toco estar presente, la noche de la permuta, en el aeropuerto de Barajas, ante una posible incidencia no prevista.

Me toco vivir el “muerto”, denunciado por la cia Cathay de Hong Kong, con su cambio de siglo; es decir unas 07.00 horas antes de nuestro previsto cambio; nos informaron, cuando el grupo dirigido por el Director General Ángel Mullor, nos encaminábamos a cenar, del desaguizado

Incidencia: no se leían, en ninguna puerta de embarque, las tarjetas emitidas, en los mostradores de facturación -*antes o después del cambio de horario*-; tenían un gran problema, en sus muchos



vuelos nocturnos, de largo recorrido, realizados desde ese aeropuerto.

Toda la plana mayor que formábamos el grupo, es decir unas veinte personas; me miraron a mi angustiados, por si tenía algún comentario al respecto, pensando en la incidencia posible para nuestra red, al cambiar la fecha.

Comente esa situación no podía ni debía ocurrirnos a nosotros, por las múltiples pruebas, previamente realizadas; la única explicación mía a dar al asunto: coincidía con una incidencia vivida junto con Antonio, ocurrida dos años antes, en febrero, en el aeropuerto de Málaga, la comente y la describo.

En las tarjetas de embarque, la fecha se graba en “año juliano” *-es decir de 001 a 365 o de bb1 a 365-*, según cada maquina utilizada; en citado aeropuerto ocasiono, es decir con un valor inferior a “100”, no ser leídas; interpretaba *-por ejemplo-* 052 y estaba grabado b52; es decir, grababa un 0 cuando esperaba un blanco o viceversa, se resolvió sobre la marcha con un parche “informático”, interpretador de ambas situaciones sin problemas.

Esta definición, se envió por telex a la cia aérea Cathay, y al resto de cias asociadas, tomaron acción *-previa verificación-*; resolviéndose el problema prácticamente en breves momentos; recibimos *-nuevo telex-* agradeciéndonos la información vital suministrada; habían cotejado previamente, y la incidencia denunciada, ser la causa de sus problemas.

Esto permitió relajarnos y ponernos a cenar cómodamente, esperando el cambio de siglo, me miraban fascinados *-incluidos los informáticos-* al no vislumbrar en ningún momento el problema. Les lleve a la realidad, Iberia tendría ese problema en un determinado numero de aeropuertos; donde Informática, no había cambiado las



maquinas “antiguas” ni incorporado el “parche”; en concreto los aeropuertos de SCQ, SDR, VIT, PNA y XRY, a pesar de haberles dado la “varrila”, hasta la fecha, no había realizado el cambio.

Comente, voy a proceder a poner en antecedentes, a citados aeropuertos, los vuelos, de primera hora de la mañana, del día siguiente, embarcarlos de forma manual; hasta la llegada del parche informático, así se resolvía el problema temporalmente, Sistemas debería proceder a su gestión urgente y envió.

Esa noche no paso nada, como era de esperar, en otras cias aéreas, lo descrito para mi fue anecdótico; controlada la actividad, sobre la 01.30 horas del día siguiente, se fueron los jerifaltes y pensantes; quedamos “de guardia” seis personas de las áreas activas; empleamos el tiempo restante de la noche, hasta el relevo a las 09.00 horas; jugando al “mus”, ocasionando una noche digamos agradable.

Al verano siguiente, volvimos nuevamente unos días con Aranzazu en Columbus, el viaje fue más tranquilo y sosegado; realizamos una excursión al lago Eire, montamos en un barco para dar una vuelta, Mari se puso muy nerviosa, con el movimiento del mismo. A pesar de ser un lago, se movía mas que los precios, el regreso fue de órdago a la grande, le recordaba su viaje años atrás, de todos a la isla de Tabarca.



Nuevo siglo, sigue la prejubilación

Quedándome casi, “dos telediaristas”, para prejubilarme, me encontré con un problema logístico, la consecuencia, un día sin nadie en el negociado *-fue por suerte de noche-*; se hundió el techo de nuestra zona de oficinas, en el vetusto edificio chapa.

El numero y odisea para ubicarnos, fue la releche, toda la unidad tuvimos, una peregrinación a un nuevo “asentamiento de emergencia”; debíamos seguir funcionando, dando servicio a toda la red, como estábamos acostumbrados; ubicándonos eventualmente, en una aula de formación, mientras se encontraba un lugar temporal, hasta el regreso a nuestras oficinas reales, después de subsanado el desplome.

Esta situación, tomada con profesionalidad, fue para mí una decepción, llamando a todas las puertas, para resolver nuestra situación; dándome cuenta, en esos momentos la poca funcionalidad dotada, en la organización de Iberia; la “burrocracia” se mueve a ritmo de “boa”. Como final de la quimera, adjunto el e-mail (“emilio”), enviado a todos los jerarcas, “tirando la toalla”; pidiendo y deseando, no les pasara nada psicológico, al personal, por la forma incorrecta y continuada, de realizar las actividades:

“”-----Mensaje original-----

De: de la Puente Barrondo, José M^a

Enviado el: miércoles 14 de marzo de 2001 14:19

Para: Sarmentero Vidal, Fernando; Abollado del Rio, Javier;
Fernández Avilés, José; Barranco Amaro, Pedro;
Uriarte González, Ana; Navamuel del Pulgar, Cesar;
Figueroa Díez, Eva; Sanz Sanz, José Antonio;
Guzmán Valenzuela, Luis

Cc: Magalló Martínez, Salvador; Bugallo Siegel, Antonio

Asunto: RV: **Hundimiento techo edificio "chapa"**

Paso un resumen de mis gestiones inviabiles (me he sentido un "quijote ante los molinos") no obstante creo que deberíamos



trasladarnos al hangar 3 para lo cual pido a Sistemas que gestione cuanto antes la red y los teléfonos en citado edificio.
Slds De la Puente

Creo que es de todo conocido que hace ya 5 semanas el techo del "edificio chapa" se hundió.

Con carácter urgente y de forma temporal, se reubico la Unidad de Procedimientos de la Subdirec Técnica de la Dirección de Aptos, en la sala de formación de la Dirección de Aptos ubicada en el Edificio "Casablanca", dado el tipo de actividad que tiene citada Unidad, que en tiempo real atiende a toda la Red de Aptos de la Cia.

En el momento del cambio, se indico que no era el lugar idóneo para realizar la actividad, dado el espacio y el numero de personas a realojar o ubicar como "okupas" (sobre la marcha y por mi decisión, 2 de las 10 personas se ubicaron en un despacho colindante vacío, próximo al aula donde se adaptaron 8 personas sin sus mesas - éstas se ubicaron en el sótano del Edificio de Chapa -).

El paso del tiempo, la inquietud denunciada nos ha dado la razón; las personas ubicadas en el aula, tienen trastornos médicos, que están originando faltas al trabajo y denuncias de que el lugar no es el idóneo para trabajar, por no reunir las condiciones, lo que ha ocasionado las correspondientes mediciones por parte de Salud e Higiene en el Trabajo.

Por otro lado, como se sabe en los días siguientes al hundimiento, la jefatura de la Subd. Técnica se ubico en TABSA. Con fecha posterior la Subd. de Personal se ha ubicado en uno de los torreones del Hangar 2.

En la actualidad y con el riesgo que los técnicos deben precisar, siguen ubicados en el edificio Chapa personal de la otra Unidad (Gestión de Sistemas) de la Subd. Técnica (pendiente de una recolocación transitoria).

El definir previamente la situación, es para describir los pasos que esta persona, firmante de este "correo", ha dado y que la conclusión final es que se ve impotente de coordinar ciertas acciones que parecen lógicas (pero que son kafquianas).

Ante la situación: posiblemente insana (deben definirlo los técnicos), denuncia de los empleados, falta de los medios físicos y documentales (mesas en el sótano y atención de toda la red de



aptos en tiempo real), me he dedicado a localizar, un lugar de ubicación de toda la unidad (11 personas) y lo encuentro en el Hangar 3 torreón Sur planta segunda.

El lugar es el idóneo, pero tiene a mi juicio, un pequeño problema a resolver:

Están ubicados unos auditores externos en un despacho (podrían y deberían seguir ubicados).

Esta ubicado en otro despacho el Sr. Ruiz de Castroviejo, que depende de la Subd. de Aprovisionamiento.

Consultada la persona, si estaría dispuesto a trasladarse a otro lugar, no pone ningún impedimento, en consecuencia a continuación, hablo con su Jefe directo (Cesar Navamuel), que tampoco pone impedimentos, dadas las circunstancias, pero comenta, que la persona que depende de el, este en el edificio de mandos (que es donde el esta ubicado), parece lógico darle acomodo en un despacho en citado edificio.

En este instante aparece el drama, la comedia o lo que queramos llamar, la búsqueda de un despacho

La persona que esta ubicada en el hangar 3, ha estado de baja por larga enfermedad muchos meses, su despacho fue ocupado temporalmente (hace mas de un año), por el Sr. Acuña procedente de Viva, en la actualidad depende de la Dirección Diseño del Servicio.

Como la persona a trasladar depende de la Subd. De Aprovisionamiento, hablo con Ana Uriarte, entiende el problema y comenta que si el Sr. Acuña deja el despacho, en el mismo se podría ubicar el Sr. Ruiz Castroviejo.

En consecuencia, el firmante en su peregrinaje de "búsqueda de un despacho", contacta con José Fernández Avilés, para tratar de que le resuelva el problema, recibo buenas palabras e incluso le sugiero, que la persona de su organización (Sr. Acuña), podría ubicarse en el hangar 1, en un despacho amplio, donde en la actualidad tiene a 2 personas de su propia organización. Le parece buena la idea y encarga del tema a Pedro Barranco.

Mientras tanto, la Jefe de Unidad de esta Subd. Técnica (Eva Figueroa), que sigue ubicada en el Edificio Chapa (no se han



trasladado todavía a pesar del posible riesgo), me comenta, al enterarse de mi gestión, que pretende trasladarse, ella y su personal al edificio de la "Casablanca" (aprovechando los despacho que liberáramos), por ella me entero que podríamos disponer de un despacho para reubicar a la persona que pretendemos cambiar (en el intercambio medio montado)

Por otro lado estamos teniendo esta movida cuando en el Edificio "Casablanca" prácticamente la 1 y 2 planta están adscritas a la Dirección de Aeropuertos, con mas de un despacho cedido con carácter temporal a la Dirección de Personal.

Ante esta nueva situación (posibilidad de disponer de un despacho en el Edificio "Casablanca"), nos planteamos:

- Sr. Acuña se ubicara en el mismo con carácter temporal,
- ubicación definitiva en su despacho el SR Ruiz de Castroviejo,
- La Unidad de Normas (11 personas) se ubicara en el Hangar 3 con sus pertenencias (previa instalación de la red) hasta la realización de las obras del edificio de Chapa.
- las personas de la unidad de Sistemas de Gestión dejasen de correr posibles riesgos y ubicarse en el edificio "Casablanca"

Dicho y hecho nos ponemos a realizar la gestión.

Pedro Barranco nos indica, que la idea propuesta por mí, de ubicar al Sr. Acuña en el Hangar 1, no es posible, porque en el despacho propuesto ya hay otra persona (el Sr. Marañón). Le propongo ubicarle en la "Casablanca", por lo que el Sr. Acuña acompañado de Pedro Barranco, se desplaza a ver el despacho, no le pone impedimentos, no obstante me indican que me darán contestación; posteriormente me llama Pedro Barranco y me indica que en 2 o 3 días me daría una respuesta definitiva.

La urgencia que tenemos por unos u otros motivos, los que dependemos de la Subd. Técnica, provoca que se me ocurra otra alternativa y trato de ponerla en marcha:

Que el Sr. Ruiz Castroviejo que esta lejos de su Unidad, podría seguir transitoriamente igual de lejos, si se ubica en un despacho de la "Casablanca"(que hay disponible),



Para lo cual consulto la idea con Cesar Navamuel, le parece buena, lo que ocasiona ver el despacho, no pone impedimentos, salvo que le podamos garantizar que termine su empleado en su despacho.

Por nuestra parte, lo único que podríamos ofrecerle, es que una vez terminadas las obras del "Edificio Chapa", se volviera a su despacho del Hangar 3, cuando nosotros nos reubicáramos en nuestro sitio nuevamente.

Me comenta, que va a hablar con personal de Infraestructuras, por si tienen conocimiento de algún despacho libre, en la actualidad o en un plazo prudencial. En este momento me llama y me indica que no hay posibilidad y que no puede realizarse el cambio.

En consecuencia, se podría retomar la primera situación, pero la verdad, esto ya es "mucho" para mis casi 40 años de trabajo en esta empresa, y no entender nada (no me extraña que quiera prejubilarme), dado que yo, solo me he dedicado a trabajar en todos los sitios en que he estado (y hasta me he podido granjear la figura de ser un cascarrabias, por ser siempre preciso en el trabajo que he realizado)

En consecuencia "tiro la toalla" pido una solución y deseo que no tengamos que lamentarnos

Slds De la Puente ""

Creo que el mensaje, se entiende por si solo, no necesita ninguna explicación y aclaración; con contenido como para incluirlo, en otra más, de las últimas breverías currantes disfrutadas.

No obstante, no todos mis últimos recuerdos laborales, son tan negativos como el descrito, por aquellas fechas, me toco vivir los comienzos, de un cambio sustancial, en la forma de atender a los pasajeros en los aeropuertos. Se atiendan ellos mismo, con el auto check-in de sus vuelos (años atrás se hizo un intento, ya descrito; no era el momento, y la tecnología no estaba adecuada a las necesidades).



Para mi fue uno de los últimos proyectos, donde participaría, por no decir el ultimo, antes de prejubilarme; estaba muy ilusionado con el tema, se lo volví *-como el anterior-*, a encomendar a Antonio; no dudando de su dedicación y profesionalidad, para llevar el proyecto a buen termino y ser su precursor.

La experiencia acumulada años atrás, origino proponer, ser lo mas funcional e interesante a los ojos de los pasajeros; lo mas fácil, amigable y atrayente para el mismo. Poníamos como ejemplo de efectividad, los cajeros automáticos; otra propuesta seria inviable y poco aconsejable, para ser utilizada en los aeropuertos; donde la escasez de tiempo, es fundamental, para los usuarios de los mismos.

Dicho y hecho, nos pusimos a diseñar, unas pantallas atrayentes y sencillas; con destreza, fueron desarrolladas por los informáticos; causaron furor entre todos los presentes, estando convencidos de su total utilidad.

El producto nuevamente tuvo que pasar, muchos filtros de todos los “pensantes”, de la empresa; algunos incluso, se atrevieron a comentar la necesidad, de citar a consultorías externas “expertas”, para impregnarnos y pasarnos “toda su supuesta sapiencia”.

Acudieron algunas, ofrecieron sus criterios, sin duda cobrando, no aportando nada convincente, a nuestro diseño y desarrollo propio de la casa. Confirma lo de siempre, el conocedor de las necesidades, las vive de forma habitual y diaria; no quien pretende, incorporar algo al producto *-previa consulta a los usuarios, para sonsacarnos-*; detectando muchas veces, la poca o nula profesionalidad, de algunos asesores de “pacotilla”.

El producto se implanto, unos dos años después, al no estar diseñados y fabricados los equipos, es decir unos meses antes, de mi



definitiva prejubilación, adelantada a la establecida por ley, en esta y actual democrática España.

Hoy en día, el producto es estrella en los aeropuertos, fue plagiado, por otras cias aéreas (por no decir “fusilado”); esta siendo utilizado, por la mayoría de las mismas. Los pasajeros, obtienen además de las tarjetas de embarque, las etiquetas de sus equipajes, un éxito total.

Reconozco los avances informáticos, una vez prejubilado, se han dado a una velocidad y agresividad, “huracanados”, hoy en día se compra los billetes por Internet, se obtiene por este mismo medio *-en tu casa-*, las tarjetas de embarque, es el actual “bumm”, pero las maquinas, siguen dando su utilidad, en los aeropuertos donde están instaladas.

Mis días laborales se estaban terminando, como si fuese, un “abuelo” en la mili, iba tachando los días que me quedan, para dejar de madrugar y currar. En esos momentos entre otras cosas, además de realizar mis últimos viajes laborales, aproveche la coyuntura, para irnos Mari y yo de vacaciones, a sitios hasta ese instante no visitados.

Los días pasados en el Parador de la Isla de Hierro, en Canarias, fueron perdurables, nos quedamos sorprendidos con el clima y vegetación de la isla, además de la gran cantidad de vacas pastando en la misma; cosa rara, para aquellas latitudes, pero cierta. Como curiosidad coincidimos en el Parador, con él que era secretario General de CCOO, Antonio Gutiérrez.

Daba un poco de respeto, la ubicación del parador, esta expuesto, a un desprendimiento rocoso de la montaña; el acceso, era a través de un túnel, de una sola y única vía direccional para los coches, regulando por semáforo, el sentido de los mismos,



permitiendo pasar a unos u a otros, en cada una de las entradas del túnel.

Aprovechando un largo puente, nos fuimos los dos a Sevilla, Mari conocería esa preciosa ciudad de ensueño; donde hice de Cicerone, la enseñe todos los rincones apetecibles, de la añeja ciudad; además de irnos a la nueva zona expandida, donde se hizo la “expo”, esta zona no la conocía, nos fue muy grato su recorrido.

Realizamos agradables paseos, por el parque de María Luisa, la plaza España, Torre del Oro, Catedral, Archivo de Indias, Barrio de Santa Cruz, etc.. Fue un deleite inolvidable, disfrutando los dos como “pipiolos”, de algo no conocido juntos, entendiendo ser un regalo merecido.

De los viajes laborales, el último realizado, dando un salto al “charco”, fue el efectuado a Bogota (Colombia); se pretendía vender los sistemas informáticos, a la compañía Avianca; ocasiono tener que demostrar en esos momentos, las bondades, del sistema de facturación de pasajeros, con todos los avances, por nosotros incorporados.

Mi presencia en citado grupo, permitió salir de algún apuro, a otros presentadores de otros productos y tratar de no menoscabar nuestra imagen. Les faltaban tablas, como para responder a ciertas preguntas profesionales, realizadas por personal de la citada compañía; aportaba muchos años de trastear en estos menesteres, merodeábamos el año 2001; reenganchándome, al tren de la Informática, en el año 1980 -*prehistoria*-, es decir anteayer.

Cambiando de tercio, describo los viajes de holganza de Mari y míos, en este caso a la ciudad de Córdoba, capital del Califato árabe, una joya de las muchas, disponibles a nuestros ojos en este bendito país llamado España.



Por primera vez la excursión, la realizamos con los veteranos de Iberia; fue una sorpresa para los dos, por lo bien organizada, ocasionando, el engancharnos a citados viajes, coordinados por los indicados; hasta la fecha mas o menos, “picamos” cada año, visitando diferentes sitios.

En Córdoba además de la mezquita-catedral, un desmadre de mezcla, se debería haber conservado la primera, y edificar la segunda en otro sitio; nunca entremezclarlas, no obstante no deja de ser una maravilla de construcción, visitamos los jardines de la Alcazaba, dignos de ver, además del palacete, nos recordaba mucho a Granada, otra preciosidad.

También con veteranos, nos fuimos a Teruel y Albarracín, pasando un largo fin de semana en citados parajes, viendo todo el arte mudéjar, además del torito; en la Sierra de Albarracín lo pasamos de forma esplendida, aunque una de las acompañantes tuvo un percance, brevemente lo describiré por impactarnos a todos.

Estando en lo alto de la muralla (es decir la cima de un pequeño monte), la citada compañera de viaje *-de 1.75 cm. de altura y unos 90 Kg. de peso, con tacones-*; se torció el tobillo, por pisar mal con ese tipo de zapatos, ocasionándola una rotura de la tibia o el peroné; el hueso le salía, por un lado de la pierna, junto al tobillo, curiosamente sin sangran, pero muy espectacular.

Esto origino, tener que bajarla con mucho cuidado, para no caernos entre dos “a la sillita del reina”; descansando, relevándonos otros dos; hasta donde pudo llegar la ambulancia, “un numero en toda la regla”.

El viaje fue fabuloso, lleno de anécdotas, situaciones muy agradables; descubriendo la buena “marcha”, existente entre los



compis, a pesar de las adversidades, se dio una gran colaboración, a pesar de la incidencia, en todo momento.

Mi último viaje laboral, fue como una despedida a mi persona en la actividad, con el resto de personas conocidas, en esos menesteres, tanto de la cia como de otras cias áreas, por las diferentes reuniones que había tenido, a lo largo de mi vida laboral.

El mismo consistió, en una reunión masiva de todas cias, utilizadoras en esos momentos del sistema Amadeus, en su sede en Niza; me permitió volver a ver la Costa Azul, y sus alrededores; ya había estado años atrás, en un Seminario organizado por Unisys, en ese caso, fue en el interior entre montañas.

La reunión: presentar nuevas herramientas de futuro, soportarían de forma integrada, la gestión comercial de los pasajeros de líneas áreas, desde su primer contacto: iniciar un posible vuelo (reserva); compra de su billete (contrato); admisión a su vuelo (tarjeta); y su equipaje (etiqueta); gestión a bordo del avión; en la llegada (post venta); englobando su totalidad y con medios futuribles, a la disposición de los clientes.

Para mi fue como un aldabonazo final, de algo que veía su continuación, lógicamente ya no sería participe en el futuro, externamente podría ver su evolución e incluso disfrutar de su utilidad.

Uno de los últimos proyectos subsidiarios, implicado, lo encomendé desde el primer momento a Sonia Cortes; sus circunstancias personales, muy halagadoras *-ser madre por dos veces, de dos hermosos “churumbeles”-*; ocasiono tener el citado proyecto temporalmente casi congelado, volviendo a reaparecer como el “Guadiana”, fue el conocido como FIM.



Esta actividad, se da con relativa frecuencia, en los aeropuertos; el escenario: atender a los pasajeros, que por una serie de circunstancias, no pueden utilizar sus vuelos adquiridos; teniendo que encaminarlos, a otro u otros vuelos propios o de otra cia.

En estos casos, el “número” a montar, es muy curioso y molesto para el pasajero; hay dos alternativas: cambiarle el billete no utilizado, por otro con la nueva ruta; o facilitarle una especie de “bono”, llamado FIM. Con el mismo, la nueva cia transportista, recupere el valor de su transporte.

En los casos de un nuevo transporte dentro de la cia, con uno o dos vuelos, es más complicado; el cupón no utilizado y arrancado, se amparaba con un telex, acreditando al pasajero para volar, “digamos indocumentado”, en los nuevos vuelos a realizar hasta su destino.

El trabajo consistía, en emitir apoyándonos en el sistema Check-in, un documento legal definido por IATA, como FIM; las cias lo admitieran para su posterior cobro, agilizando la incidencia en los aeropuertos, no mareando a los clientes de un lado para otro, en esas circunstancias.

Dicho y hecho aunque un poco lento *-por los fructuosos incidentes personales de Sonia-*; se puso en marcha una primera fase, la cual no ha evolucionado hasta la fecha; tenia otro criterio no incorporado, para distinguir lo llamado cargo interno o trasbordo, del gestor externo o transferencia; el primero es un tramite burocrático y el segundo un tramite económico.

Con estas ultimas descripciones apelotonadas, por ser las mas recientes, previas a mi “prejubilación”, me he ido del “curro” a los sesenta años, incluso me podía haberme ido antes, pero la



incidencia de las torres gemelas tuvo la culpa de esa posposición de mi “retirada”.

Vísperas del verano del año 2.001, él entonces director de Aeropuertos, Sarmentero, me consulto, si tenia algún inconveniente en irme, una vez pasado el verano, le conteste, ninguno.

Esto me llevo a Septiembre, al celebre día once por la mañana, al indicarle por cortesía, a mí Subdirector; voy a una reunión en Velásquez, me indica, a la vuelta deberás ir a Personal a firmar tus papeles de marcha. Lo esperaba sin ninguna sorpresa, ésta la recibí al regreso, me indica no puedes firmarla. Le pregunte el motivo, no te has enterado de lo de las torres “gemelas” de Nueva York. La causa había congelado temporalmente todo este tipo de actividades, así que mi gozo en un pozo.

Por fin en enero del año siguiente, me lo volvieron a plantear y dije si; el 01 de Febrero de 2.002, me desligue de la vida activa y laboral de Iberia, hasta mi definitiva jubilación años posteriores.

La siguiente misiva de despedida, fue un hito, al ser la primera vez, por el “medio” utilizado, por su acción y reacción; mande la misma, a prácticamente todas las personas “codeadas” de la empresa; con las que había tenido contacto, directo o indirecto, me conocían, y me permitió disponer de sus contestaciones (*aprovechando lo definido como nuevas tecnologías e-mail - “emilios”-; años atrás lo utilizábamos, como “mensajes en cola”*):

-----Mensaje original-----

De: de la Puente Barrondo, José M^a

Enviado el: martes, 29 de enero de 2002 14:55

Para:

Asunto: despedida por prejubilación



El próximo jueves día 31 de Enero, cierro una “puerta” la laboral, y abro otra “puerta” la de la “prejubilación”, a través de un paso previo transitorio por el paro (ocasionado por el “Ere”)

:-) :-) :-) :-) :-) :-) :-) y :-) :-) :-) :-) :-) :-) :-)

A punto de cumplir los sesenta años y después de 46 de cotización “oficial”, de los cuales 2/3 de mi vida es decir casi 40 “tacos” los he dedicado a Iberia, previamente estuve en el paro (aunque no lo creáis ya existía en el 61) y ahora vuelvo al mismo, voy a dejar de madrugar para ir al “curro”.

Por cierto y al hilo de los “tacos”, pido a través de esta misiva, disculpas a todos los que se hayan sorprendido y hasta ofendido, por mi “vehemencia”, en la forma de tratar en reuniones y actividades, mis posturas laborales, las que me han llevado, a tener fama de “cascarrabias”. “Apodo” puesto por alguno de los que dicen ser mis “amigos”, en realidad soy precisamente todo lo contrario (dato que pueden confirmar, las personas mas allegadas, que me han tratado de forma continuada, el día más “intenso” sólo fue afectado por un “lápiz”).

Aprovecho estas cuatro letras “apelotonadas” y que me salen a “borbotones”, pero emotivas para despedirme de todos, con los que he tratado en Iberia (espero no haberme dejado a nadie y pido excusas ante los posibles olvidos) durante mi peregrinaje por: Material, Investigación Operativa, Organización, Abastecimiento de Aviones, Servicio a Bordo, Sistemas, Post-Ventas, Aeropuertos, (en sus diferentes estructuras centrales y red de aptos, de los de “dentro” y de los de “fuera”), que he recorrido con mis “archiperres” a través de: Hangares 2 y 3 (participe en la inauguración de este último), Edificio de Mandos (AZI), Alenza, Avda de América, Cuzco, La Muñoza, Torre Europa (es decir, todos menos Velázquez y en algunos casos repitiendo edificio pero no despacho y con muchos años de diferencia), conclusión he perdido la cuenta de los “movimientos logísticos”, me he movido mas que los “precios” o el baúl de la “Piquer” (él ultimo como quien dice “ayer”).



En especial a los compañeros con los que he tenido un mayor contacto y con los que he compartido muchas horas, plasmadas en jornadas (buenas y a veces malas -estas gracias a Dios pocas - aunque todas intensas).

Para cualquier inquietud “laboral” que pudierais tener y precisaseis de mí, podéis hacérmelas llegar a dastup@iberia.es y espero que mis “compis” si “procede” me las hagan llegar, aunque espero las filtren si son de “curro”, en cualquier caso los que se consideren mis “amiguetes” (yo pienso que todos o por lo menos muchos) me tienen, aprovechando, que “las cosas adelantan que es una barbaridad” (como diría Don Hilarión), con las nuevas tecnologías en impuente@terra.es

Finalmente, os deseo a todos las mejores expectativas laborales y en especial personales, así como a la empresa la óptima proyección en el “nicho” que tiene (e incluso deseo que lo amplíe), para que mis acciones de la Cia IB, sigan siendo rentables como se vislumbra en estos momentos.

Muchos entrañables saludos para todos...

(Perdonarme por el “argot” empleado en la “misiva”, pero a veces me sale la vena “castiza”, uno es “antiguo” y del “foro”).

José María De la Puente

(“Chema” para los amigos, José, José María, Puente, De la Puente, “Bridge”, - de cualquier forma he atendido-).

Con esta despedida, aprovecho para finalizar las “breverías de mis vivencias currantes”, un nuevo capítulo de mi vida continua, espero y deseo de mucha duración y divertimento, junto a mí mujer y familia, no ligado lógicamente a lo descrito, en este compendio (por llamarlo de alguna forma), y con nuevas actividades; donde he relatado lo acontecido, durante mis casi cincuenta años de cotización a la seguridad social; he currado desde antes de hacer la



primera comunión, lógicamente me ha tocado vivir otros tiempos, gracias a dios mis hijos no los han vivido.

Dando una primicia fuera de este contexto, en estos momentos prejubilables -mi futuro nieto-, en la actualidad, al finalizar la descripción de estas breverías, es una realidad *-por eso apporto algo de él aunque este fuera de argumento-*; no se puede describir con palabras, me “llena” cada vez que lo veo y juego con él; por la desgracia laboral, su edad no lo disfrute con mis hijos, lo perdí miserablemente, por dedicarme al “curro” en cuerpo y alma, teníamos que vivir y comer cinco personas (mi núcleo familiar).

En fin una adversidad para mi, no haber podido disfrutar en su momento de mis hijos, vislumbro sus evoluciones diarias, a través de mi queridísimo nieto, no obstante hoy en día, con mis hijos ya mayores, reconozco llevarme muy bien con ellos, aunque tengamos discrepancias y preocupaciones, mas con unos que con otros.

Madrid 8 diciembre 2007 totalmente jubilado.





Índice

Primeros recuerdos	1
Venta por los pueblos, primera comunión..	9
El vascuence en MADRID, tebeos gratis....	15
Formación erudita, Madrid: entorno agresivo.	21
Formación profesional y mis años de mocedad.	27
Primer trabajo, sueldo pactado, guateques,	35
Un año en el paro en la época del innombrable.	43
Cambio de rumbo e ingreso en IBERIA	49
Inicio en los hangares, de la Dirección de Material	59
Cambio nuevo Hangar, integración y desarrollo	73
Cambio actividad, últimos momentos en Material	85
Técnico de Organización en la empresa	97
Unificación en la Subdirección de Organización	105
En Abastecimiento Aviones, actividad “chupi lerele”	115
Prensa; viajes de los Príncipes-Chall-;”Decoradora”.	131
Revisión contrato AO y 50 años de Iberia	141
Fin de un ciclo; actividad nueva: Aeropuertos.	157
Trabajos simultáneos; “chico para todo”, me buscan..	169
Tres cabinas en dos contadores; expansión y “TCK”	175
Check-in II, “estrella” de larga travesía; tan actual	189
Meses previos al arranque del nuevo Check-in	197
La tarea sigue sin recompensa, la palabra dada no vale	207
El sistema “estable y potenciado” sigue su ritmo.	215
Nuevos desarrollos complementan y mejoran el “check-in”.	229
Desarrollo informática a la velocidad de la luz	239
Cambio: Zona Industrial, incremento actividad.	255
“Sistema” a otras cias. De trasbordo a transferencia.	265
Al final prejubilación, cambio milenio, más hitos	277
Nuevo siglo, sigue la prejubilación	291

Collage fotográfico

Mis años jóvenes en Madrid y mis viajes	(AI-AVIII)	56
Balmaseda y mis comienzos en Iberia	(BI-BVIII)	104
Torre Europa y viajes por todo el mundo	(CI-CVIII)	152
Últimos momentos activos -mi prejubilación	(DI-DVIII)	200
Diferentes momentos de la familia	(EI-EVIII)	248



Saturnino
**RODRIGUEZ
DE BLAS** →
Nacido en MADRID
el 28.06.1855

Manuela
**HERNANDEZ
DE NUEVO** →
Nacida en
ONTIGOLA
el 17.06.1864

Manuel **RODRIGUEZ
HERNANDEZ** ↑
Nacido MADRID el
08.04.1908

Maria del Carmen **RODRIGUEZ** ← **CAÑETE**
Nacida en MADRID 06.07.1945



Rosario **CAÑETE
MARTIN** ↓
Nacida en MADRID
El 15.12.1915

Joaquin **CAÑETE
BORONAT** →
Nacido en
TARANCON
el 19.08.1883



Conruelo **MARTIN
CAMARA** →
Nacida en MADRID
el 12.01.1883



Juan RODRIGUEZ **GEDO** →
Nacido en SAN JUSTO DE LA
VEGA
hijo de ..



Petra DE BLAS **BRAVO** →
Nacida en PEÑARANDA DE
DUERO
hija de



Martin HERNANDEZ
DEL POZO →
Nacido en ONTIGOLA
hijo de



Ildra DEL NUEVO
QUINTERO →
Nacida en ONTIGOLA
hija de.....



Gabriel CAÑETE

SANTAMARIA →

Nacido en TARANCON
hijo de Marnel y Dolores



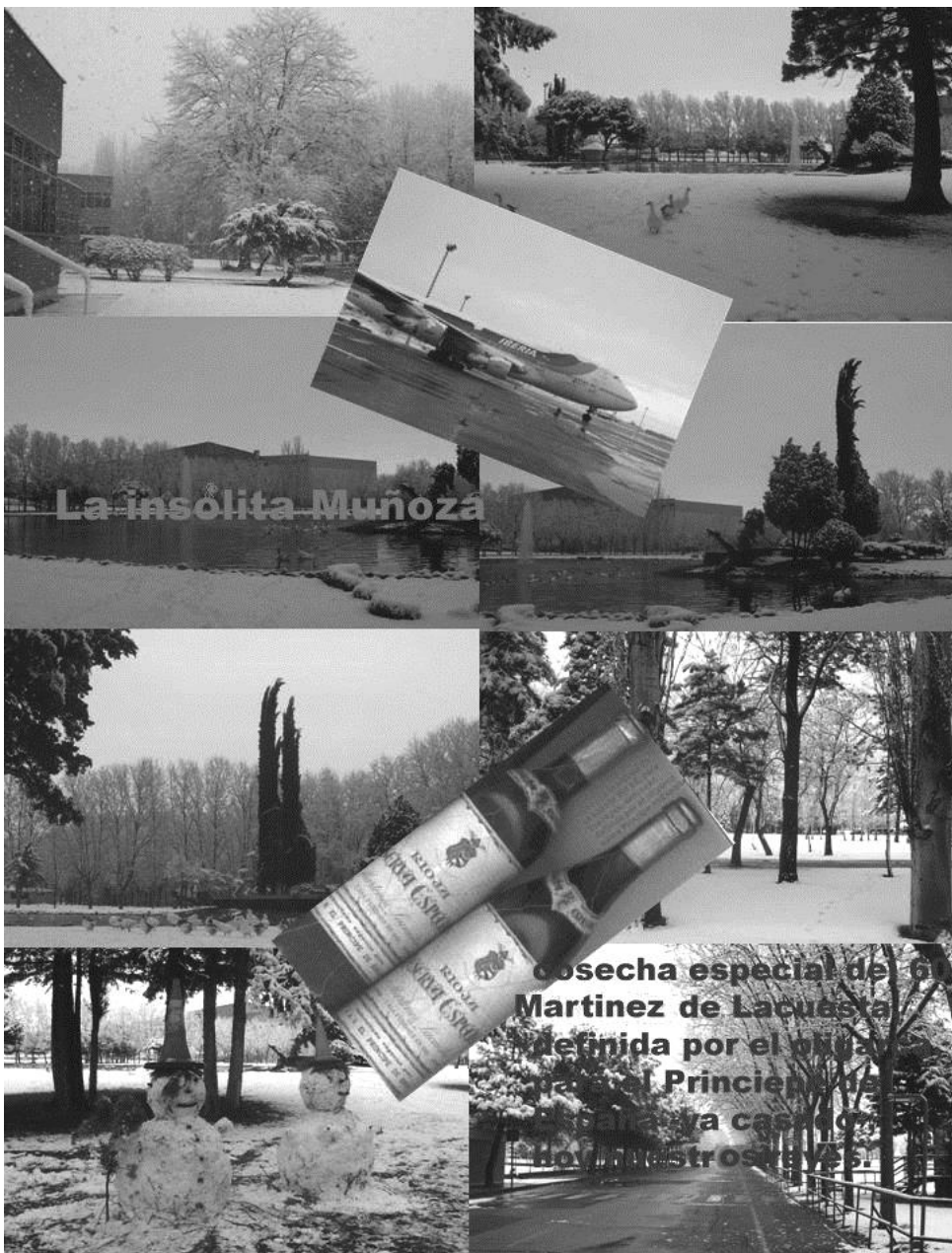
Rosa BORONAT **BUDI** →
Nacida en TABERNES VALDIGNA
hija de Joaquin :: ESPEJO y
Antonia :: ESPINOSA & TAMERES



Celestino MARTIN
MORENO →
Nacido en FUENTE EL SAZ del
JARAMA



hijo de Pedro y Eugenia
Antonia CAMARA
RODRIGUEZ →
Nacida en AYLLON
hija de Jose y Anastasia



La insolita Muñoz

cosecha especial de
Martinez de Lacuesta
definida por el clima
del Principado de Asturias
va casando
nuestros días.